Deutscher Bundestag
8. Wahlperiode

Drucksache 8/3730

28. 02. 80

Sachgebiet 2129

Beschlußempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen (14. Ausschuß)

zu dem von der Bundesregierung eingebrachten

Entwurf eines Gesetzes zum Schutze gegen Verkehrslärm an Straßen und Schienenwegen — Verkehrslärmschutzgesetz — (VLärmSchG) — Drucksache 8/1671 —

A. Problem

Die Bevölkerung verlangt mehr Schutz vor Verkehrslärm an Straßen und Schienenwegen.

B. Lösung

Für bereits vorhandene und für neu gebaute Straßen sowie für neue Schienenwege werden Immissionsgrenzwerte festgesetzt. Erhöhter Schutz vor Lärm soll erreicht werden durch verbesserte Linienführung der neuen Verkehrswege, durch Lärmschutzwände und -wälle, durch Straßeneinschnitte und Tunnels sowie hilfsweise durch Finanzierung von Lärmschutzfenstern aus öffentlichen Mitteln.

Einmütige Billigung im Ausschuß

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

Die öffentlichen Haushalte werden durch das Gesetz jährlich wie folgt belastet:

— Bund	360	Millionen DM
— Länder	75	Millionen DM
— Kommunen	610	Millionen DM.

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 5300 Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (0 22 21) 36 35 51

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Der Gesetzentwurf — Drucksache 8/1671 — wird in der anliegenden Fassung angenommen.

2. Die eingegangenen Petitionen werden für erledigt erklärt.

3. Die Bundesregierung wird dazu aufgefordert, zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Deutschen Bundesbahn, insbesondere an Hauptbahnen und Rangierbahnhöfen, nach Inkrafttreten des Verkehrslärmschutzgesetzes ein Sonderprogramm vorzulegen.

   Damit soll sichergestellt werden, daß die Deutsche Bundesbahn auf der Grundlage der jeweils in den Bundeshaushaltsplan eingestellten Mittel in Anlehnung an die für bestehende Straßen getroffenen Regelungen — jedoch mit um 5 dB(A) erhöhten Immissionsgrenzwerten für den Schienenverkehrslärm — Lärmschutz an bestehenden Schienenwegen gewähren kann.

4. Die Bundensregierung wird dazu aufgefordert,

   — ihre Bemühungen bei der EG-Kommission nachdrücklich fortzusetzen, damit so bald wie möglich mindestens folgende Zielwerte durch die zuständigen EG-Gremien festgesetzt werden:

Kfz.-Art	Zielwert für 1985
Pkw	75 dB(A)
Busse bis 3,5 t	76 dB(A)
Busse über 3,5 t	80 dB(A)
Busse über 200 PS	80 dB(A)
Lkw bis 3,5 t	78 dB(A)
Lkw über 3,5 t	80 dB(A)
Lkw über 200 PS und über 12 t	80 dB(A)

   — bei der EG-Kommission darauf hinzuwirken, die Arbeiten für eine weitere fühlbare Senkung der Geräuschgrenzwerte von Krafträdern so bald wie möglich aufzunehmen;

   — die Verschärfung der Geräuschvorschriften für Mofas, Mopeds und Kleinkrafträder alsbald in der Straßenverkehrszulassungsordnung wie folgt zu regeln:

Mofas	von 70 auf 67 dB(A),
Mopeds	von 73 auf 68 dB(A),
Kleinkrafträder	von 79 auf 74 dB(A);

   — weiterhin auf die Bundesländer einzuwirken, die Überwachung der im Verkehr befindlichen Fahrzeuge im Hinblick auf ihre Geräuschemissionen zu verstärken;

   — sich bei der EG-Kommission weiterhin dafür einzusetzen, daß eine Gemeinschaftsregelung zur Begrenzung der Geräusche von Schienenfahrzeugen eingeführt wird;

   — die notwendigen Forschungsarbeiten zur Verminderung des Lärms (z. B. durch Reifenforschung, Fahrbahnbelagforschung u. a.) voranzutreiben;

   — darauf hinzuwirken, daß Anreize zum Kauf leiserer Fahrzeuge geschaffen werden;

— den Bürger weiterhin über den Lärm, seine Wirkungen und die Möglichkeiten der Lärmminderung aufzuklären, und dabei besonders den Zusammenhang zwischen Fahrweise und Geräuschentwicklung deutlich zu machen;

— nach drei Jahren einen Erfahrungsbericht über das Verkehrslärmschutzgesetz vorzulegen;

— nach Inkrafttreten des Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes die erforderlichen Folgeverordnungen zu erlassen und darauf hinzuwirken, daß die dem Lärmschutz dienenden verkehrsregelnden und -lenkenden Maßnahmen unverzüglich eingeleitet werden.

Bonn, den 28. Februar 1980

Der Ausschuß für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen

Lemmrich	**Dr. Jobst**
Vorsitzender	Berichterstatter

Beschlüsse des 14. Ausschusses

Entwurf eines Gesetzes zum Schutz vor Verkehrslärm von Straßen und Schienenwegen — Verkehrslärmschutzgesetz — (VLärmSchG)

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

§ 1

Zweck des Gesetzes

(1) Zweck dieses Gesetzes ist es,

1. die zulässige bauliche Nutzung der Grundstücke in der Nachbarschaft von öffentlichen Straßen oder von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen (Straßen oder Schienenwege) vor Verkehrslärm durch
   - — eine den zu erwartenden Lärm berücksichtigende Planung des Verkehrsweges,
   - — Schutzmaßnahmen am Verkehrsweg oder
   - — Schutzmaßnahmen an baulichen Anlagen

   nach Maßgabe der folgenden Vorschriften so zu schützen, daß erheblich belästigende und billigerweise unzumutbare Lärmeinwirkungen vorbeugend vermieden (Lärmvorsorge) oder an Straßen nachträglich beseitigt (Lärmsanierung) werden,
2. für schwere und unerträgliche Beeinträchtigungen der Nutzung von Grundstücken durch Verkehrslärm Entschädigungen nach § 13 zu gewähren.

(2) Die Lärmvorsorge sowie die Lärmsanierung an Straßen werden ausschließlich durch dieses Gesetz geregelt.

§ 2

Planungsgrundsatz

Straßen und Schienenwege sollen nach pflichtgemäßem Ermessen unter Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange so geplant werden, daß Einwirkungen des von ihnen ausgehenden Verkehrslärms soweit wie möglich vermieden werden. Dies gilt insbesondere für Lärmeinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete und Flächen. Bei sonstigen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sollen Nutzungen von Grundstücken, die mit geplanten oder vorhandenen Straßen und Schienenwegen unverträglich sind, soweit wie möglich vermieden werden.

§ 3

Lärmvorsorge an Verkehrswegen

(1) Soweit Lärmeinwirkungen durch Planung im Sinne von § 2 nicht zu vermeiden sind, hat der Träger der Baulast bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen oder von Schienenwegen durch Maßnahmen am Verkehrsweg sicherzustellen, daß der Mittelungspegel des von dem zu erwartenden Verkehr ausgehenden Lärms einen Immissionsgrenzwert nach § 5 nicht überschreitet.

(2) Eine wesentliche Änderung von Straßen oder Schienenwegen nach Absatz 1 liegt vor, wenn durch baulichen Eingriff ein vorhandener Mittelungspegel um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mehr als

1. 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht bei Straßen oder
2. 75 Dezibel (A) am Tage oder 65 Dezibel (A) in der Nacht bei Schienenwegen.

erhöht wird.

(3) Der Mittelungspegel ist an der zu schützenden vorhandenen oder einer nach Bauplanungsrecht zulässigen baulichen Anlage für den Tag (6.00 bis 22.00 Uhr) und für die Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr) nach Anlage 1 oder Anlage 2 zu diesem Gesetz zu berechnen.

(4) Solange die zulässige bauliche Nutzung benachbarter Grundstücke noch nicht verwirklicht ist, kann die Ausführung von Lärmschutzmaßnahmen unterbleiben.

§ 4

Lärmvorsorge an baulichen Anlagen

(1) Soweit überwiegende öffentliche oder private Belange Lärmschutzmaßnahmen nach § 3 Abs. 1 entgegenstehen, diese insbesondere unverhältnismäßig hohe Aufwendungen erfordern würden, können diese unterbleiben. In diesem Falle hat der Träger der Baulast dem betroffenen Eigentümer seine Aufwendungen für notwendige Lärmschutzmaßnahmen für Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, zu erstatten.

(2) Art und Umfang der notwendigen Lärmschutzmaßnahmen richten sich nach der Verordnung nach § 16 Abs. 1 Nr. 3. Trifft der Eigentümer andere als in der Verordnung vorgesehene geeignete Maßnahmen, so sind Kosten nur bis zur Höhe der nach Satz 1 notwendigen Aufwendungen zu erstatten.

§ 5

Immissionsgrenzwerte für Lärmvorsorge

(1) Für den Bau oder die wesentliche Änderung von Straßen (a) oder Schienenwegen (b) gelten folgende Immissionsgrenzwerte:

	Tag	Nacht
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen		
a)	60 Dezibel (A)	50 Dezibel (A)
b)	65 Dezibel (A)	55 Dezibel (A)
2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten		
a)	62 Dezibel (A)	52 Dezibel (A)
b)	67 Dezibel (A)	57 Dezibel (A)
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten		
a)	67 Dezibel (A)	57 Dezibel (A)
b)	72 Dezibel (A)	62 Dezibel (A)
4. in Gewerbegebieten und Industriegebieten		
a)	72 Dezibel (A)	62 Dezibel (A)
b)	77 Dezibel (A)	67 Dezibel (A).

Für Schienenwege, auf denen in erheblichem Umfang Güterzüge gebildet oder zerlegt werden, gelten die Immissionsgrenzwerte für Straßen.

(2) Die Art des Gebietes ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen aufgrund des Bundesbaugesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. August 1976 (BGBl. I S. 2256), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 6. Juli 1979 (BGBl. I S. 949). Besondere Wohngebiete, Sondergebiete, sonstige Flächen und Gebiete, für die keine Festsetzungen im Sinne von Satz 1 bestehen, sind entsprechend ihrer sich aus der Eigenart des Gebietes oder der Fläche ergebenden Schutzbedürftigkeit nach Absatz 1 zu beurteilen; bauliche Anlagen im Außenbereich sind in gleicher Weise nach Absatz 1 Nr. 1, Nr. 3 oder Nr. 4 zu beurteilen.

§ 6

Ausnahmen von der Lärmvorsorge

(1) Lärmvorsorge ist nicht erforderlich, wenn die Einwirkungen wegen der besonderen, ausgeübten Nutzung eines Grundstückes oder einer baulichen Anlage entweder ständig oder am Tage oder in der Nacht zuzumuten sind, es sei denn, daß nach bauplanungsrechtlichen Vorschriften eine andere, schutzbedürftige Nutzung zulässig ist.

(2) Das gleiche gilt gegenüber

1. baulichen Anlagen, die zum baldigen Abbruch bestimmt sind,
2. zulässigen baulichen Nutzungen aufgrund eines Bebauungsplanes, der bei Beendigung der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren noch nicht rechtsverbindlich war oder
3. baulichen Anlagen im Außenbereich, die bei Beendigung der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren noch nicht genehmigt waren.

Sofern die Straße oder der Schienenweg durch einen Bebauungsplan festgesetzt wird, ist der maßgebende Zeitpunkt nach Satz 1 Nr. 2 oder 3 die Beendigung der Auslegung des Bebauungsplanes nach § 2 a Abs. 6 Bundesbaugesetz.

§ 7

Zusammentreffen mehrerer Verkehrslärmquellen

(1) Werden mehrere selbständige Bauvorhaben nach § 3 Abs. 1 in zeitlichem und räumlichen Zusammenhang geplant oder ausgeführt und treffen die von jedem Verkehrsweg ausgehenden Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm zusammen, so tragen die Baulastträger die Kosten des Lärmschutzes zu gleichen Teilen, wenn der Mittelungspegel jedes der beteiligten Verkehrswege einen Immissionsgrenzwert nach § 5 Abs. 1 überschreitet. Das gleiche gilt, wenn ein Immissionsgrenzwert durch das Zusammentreffen der Mittelungspegel beteiligter Verkehrswege überschritten wird.

(2) Treffen Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm von mehreren neuen oder wesentlich geänderten Verkehrswegen mit unterschiedlichen Mittelungspegeln zusammen und überschreitet der Mittelungspegel eines Verkehrsweges einen Immissionsgrenzwert nicht, so trägt der Baulastträger dieses Verkehrsweges Kosten des Lärmschutzes nur insoweit, als sie durch Lärmschutzmaßnahmen entstehen, die wegen seines Verkehrsweges zusätzlich erforderlich werden.

§ 8

Anspruch des Eigentümers auf Lärmvorsorge

(1) Der Eigentümer einer benachbarten baulichen Anlage hat gegen den Träger der Baulast einen Anspruch auf Lärmvorsorge nach Maßgabe dieses Gesetzes. Der Anspruch ist, soweit eine Planfeststellung durchgeführt wird, hierbei geltend zu machen. Wird die Straße oder der Schienenweg durch einen Bebauungsplan festgesetzt, ist der Anspruch auf Lärmvorsorge während des Verfahrens zur Aufstellung des Bebauungsplanes geltend zu machen; § 2 Abs. 7 des Bundesbaugesetzes bleibt unberührt.

(2) Im Falle des § 4 kann der Eigentümer die Erstattung der notwendigen Aufwendungen verlangen, sobald mit den Bauarbeiten für den Verkehrsweg begonnen worden ist.

§ 9

Entscheidung über Lärmvorsorge

(1) Über Lärmschutzmaßnahmen nach § 3 Abs. 1 oder über das Vorliegen der Voraussetzungen nach § 4 Abs. 1 Satz 1 ist im Planfeststellungsbeschluß

oder durch Festsetzung im Bebauungsplan zu entscheiden.

(2) Die notwendigen Aufwendungen im Falle des § 4 werden auf Antrag des Eigentümers erstattet. Der Antrag ist vor Durchführung des Lärmschutzes an der baulichen Anlage zu stellen. Kommt über die Erstattung keine Einigung zwischen dem Eigentümer und dem Träger der Baulast zustande, so entscheidet auf Antrag eines Beteiligten die nach Landesrecht zuständige Behörde. Für den Rechtsweg gelten die Enteignungsgesetze der Länder.

§ 10

Lärmsanierung an bestehenden Straßen

(1) Der Eigentümer einer benachbarten baulichen Anlage an bestehenden Straßen hat gegen den Träger der Baulast einen Anspruch auf Lärmsanierung von Räumen, die ganz oder überwiegend zum Wohnen, Unterrichten, zur Kranken- oder Altenpflege oder zu ähnlichen, in gleichem Maße schutzbedürftigen Nutzungen bestimmt sind, wenn der Mittelungspegel des von der Straße ausgehenden Verkehrslärms an der zu schützenden baulichen Anlage am Tage oder in der Nacht einen der folgenden Werte übersteigt:

	Tag	Nacht
1. in reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	70 Dezibel (A)	60 Dezibel (A)
2. in Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten, Gewerbegebieten und Industriegebieten	75 Dezibel (A)	65 Dezibel (A).

(2) Der Mittelungspegel wird unter Berücksichtigung der vorhandenen durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke ermittelt; im übrigen gilt Anlage 1 zu diesem Gesetz.

(3) Die Lärmsanierung besteht in Lärmschutzmaßnahmen an der Straße oder, wenn diesen überwiegende öffentliche oder private Belange entgegenstehen, sie insbesondere unverhältnismäßig hohe Aufwendungen erfordern würden, in den notwendigen Lärmschutzmaßnahmen an der baulichen Anlage.

(4) Auf die Lärmsanierung sind § 5 Abs. 2 und § 6 Abs. 1 und 2 Nr. 1 anzuwenden. Ist die Beeinträchtigung der baulichen Anlage durch Verkehrslärm auf ein dem Eigentümer zurechenbares Verhalten zurückzuführen, so ist dies bei der Entscheidung über die erforderliche Lärmsanierung angemessen zu berücksichtigen.

§ 11

Durchführung der Lärmsanierung

(1) Der Eigentümer hat den Anspruch bei der nach Landesrecht zuständigen Straßenbaubehörde geltend zu machen.

(2) Der Träger der Straßenbaulast hat die geltend gemachten Ansprüche nach Dringlichkeit zu erfüllen. Die Dringlichkeit richtet sich nach dem Grad der Betroffenheit der baulichen Anlage, insbesondere ihrer Schutzbedürftigkeit, der Höhe des Mittelungspegels, der Anzahl der Betroffenen und der Art des Gebietes. Ansprüche, die innerhalb der ersten zehn Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes geltend gemacht werden, sind längstens bis zum 31. Dezember 2000 zu erfüllen.

(3) Zur Durchführung der Lärmsanierung sollen Sanierungsprogramme aufgestellt werden. Hierbei sind die Dringlichkeit der Sanierungsmaßnahmen sowie städtebauliche und straßenbauliche Planungen zu berücksichtigen.

(4) Kommt zwischen dem Eigentümer und dem Träger der Straßenbaulast keine Einigung über die Lärmsanierung zustande, so ist über den Anspruch durch schriftlichen Bescheid oder durch Planfeststellungsbeschluß zu entscheiden.

§ 12

Aufwendungserstattung bei Lärmschutz an baulichen Anlagen

(1) Sind Lärmschutzmaßnahmen nach § 10 Abs. 3 an der baulichen Anlage zu treffen, so hat der Eigentümer Anspruch auf Erstattung in Höhe von 75 vom Hundert seiner Aufwendungen für notwendige Lärmschutzmaßnahmen.

(2) Art und Umfang der notwendigen Lärmschutzmaßnahmen richten sich nach der Verordnung nach § 16 Abs. 1 Nr. 3. Trifft der Eigentümer andere als in der Verordnung vorgesehene geeignete Maßnahmen, so sind Kosten nur bis zur Höhe der nach Satz 1 notwendigen Aufwendungen im Rahmen von Absatz 1 zu erstatten.

(3) Die notwendigen Aufwendungen werden auf Antrag des Eigentümers erstattet. Der Antrag ist vor Durchführung des Lärmschutzes an der baulichen Anlage zu stellen. Kommt über die Erstattung keine Einigung zwischen dem Eigentümer und dem Träger der Straßenbaulast zustande, so entscheidet auf Antrag eines Beteiligten die nach Landesrecht zuständige Behörde. Für den Rechtsweg gelten die Enteignungsgesetze der Länder.

§ 13

Enteignungsentschädigung

Für Beeinträchtigungen der Nutzung von Grundstücken durch Verkehrslärm, die durch Lärmvorsorge oder Lärmsanierung nach diesem Gesetz nicht vermieden oder beseitigt werden können und die einen schweren und unerträglichen Eingriff in das Eigentum darstellen, hat der Eigentümer Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. Für das Verfahren gelten die Enteignungsgesetze der Länder.

§ 14

Auswirkungen auf Mietverhältnisse

(1) Aufwendungen für Lärmschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen gelten nicht als Kosten der Modernisierung im Sinne von § 3 Abs. 1 Satz 1 des Gesetzes zur Regelung der Miethöhe, soweit der Eigentümer ihre Erstattung nach § 4 oder § 12 beanspruchen kann.

(2) Der Mieter von Räumen hat die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen des Eigentümers zur Lärmvorsorge oder zur Lärmsanierung zu dulden, es sei denn, daß deren Durchführung oder bauliche Auswirkung für den Mieter oder seine Familie eine Härte bedeuten würde, die auch unter Würdigung der berechtigten Interessen des Eigentümers und anderer Mieter nicht zu rechtfertigen ist. Der Eigentümer hat dem Mieter einer Wohnung zwei Monate vor der Durchführung der Lärmschutzmaßnahmen deren Art und Umfang schriftlich mitzuteilen und dabei den geplanten Beginn und die voraussichtliche Dauer anzugeben.

(3) Vereinbarungen, die zum Nachteil des Mieters von diesen Vorschriften abweichen, sind für die Lärmschutzmaßnahmen unwirksam.

§ 15

Verhältnis zum Modernisierungs- und Energieeinsparungsgesetz

Sind Aufwendungen für Lärmschutzmaßnahmen in Mietwohnungen nach § 4 oder § 12 erstattet worden, die bereits als Modernisierung nach den Vorschriften des Modernisierungs- und Energieeinsparungsgesetzes gefördert worden sind, hat der Eigentümer abweichend von § 13 Abs. 7 jenes Gesetzes

1. die für die Zeit nach der Erstattung erhaltenen Zuschüsse zur Deckung von laufenden Aufwendungen,
2. das Darlehen zur Deckung der Kosten,
3. den Zuschuß zur Deckung der Kosten, der bei gleichmäßiger Aufteilung auf zehn Jahre nach der Modernisierung in die Zeit nach der Erstattung fällt,

innerhalb von drei Monaten zurückzuzahlen, soweit sie auf die Förderung dieser Maßnahmen entfallen.

§ 16

Rechtsverordnungen

(1) Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates

1. das Verfahren zur Prognostizierung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (Anlage 1 zu diesem Gesetz) und der Anzahl der Züge je Stunde (Anlage 2 zu diesem Gesetz) zu regeln, insbesondere den maßgebenden Prognosezeitraum festzulegen,
2. abweichend von der Anlage 2 zu diesem Gesetz Vorschriften zu erlassen über die Berechnung des Mittelungspegels von Rangierlärm, der von Gleisanlagen ausgeht, auf denen in erheblichem Umfang Güterzüge gebildet und zerlegt werden,
3. Vorschriften zu erlassen, durch die Art und Umfang der notwendigen Lärmschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen im Sinne des § 4 Abs. 2 und des § 12 Abs. 2 geregelt werden,
4. die Anlagen 1 und 2 zu diesem Gesetz zu ändern, soweit dies erforderlich ist, um neuen technischen Erkenntnissen bei der Berechnung des Mittelungspegels, insbesondere im Hinblick auf das anzuwendende technische Verfahren, Rechnung zu tragen.

(2) Vor Erlaß der Rechtsverordnung ist ein jeweils auszuwählender Kreis von Vertretern der Bereiche Wirtschaft, Verkehr, Immissionsschutz, Städtebau sowie der Betroffenen zu hören.

§ 17

Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

Das Bundesfernstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. Oktober 1974 (BGBl. I S. 2413), zuletzt geändert durch Artikel 2 § 3 des Gesetzes vom 18. August 1976 (BGBl. I S. 2221), wird wie folgt geändert:

In § 17 werden Absatz 4 Satz 3 sowie Absatz 6 Satz 5 aufgehoben.

§ 18

Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz vom 15. März 1974 (BGBl. I S. 721), zuletzt geändert durch Artikel 45 des Gesetzes vom 14. Dezember 1976 (BGBl. I S. 3341), wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Abs. 1 wird in Nummer 3 am Ende das Wort „und" durch einen Punkt ersetzt; die Nummer 4 wird gestrichen.
2. In § 2 Abs. 2 Satz 1 wird nach dem Wort „Flugplätze" eingefügt: „und für Straßen und Schienenwege im Sinne des Gesetzes zum Schutz gegen Verkehrslärm an Straßen und Schienenwegen;".
3. Im Vierten Teil werden in der Überschrift das Komma und die Worte „Bau und Änderung von Straßen und Schienenwege" sowie die §§ 41 bis 43 gestrichen.
4. In § 62 Abs. 1 Nr. 7 werden nach den Worten „38 Satz" die Worte „3 oder" eingefügt.

§ 19

Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

Das Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden

in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. März 1972 (BGBl. I S. 5001), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Verbesserung der Haushaltsstruktur vom 18. Dezember 1975 (BGBl. I S. 3091), wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Abs. 1 wird folgende Nummer 6 angefügt:

   „6. Maßnahmen zur Lärmsanierung an Straßen im Sinne von Nummer 1 nach dem Gesetz zum Schutz gegen Verkehrslärm von Straßen und Schienenwegen."

2. In § 3 Nr. 3 entfällt der Punkt nach „in den Fällen des § 2 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a". Es wird angefügt: „und bei Maßnahmen nach § 2 Abs. 1 Nr. 6.".

3. In § 6 Abs. 2 Satz 1 wird das Wort „und" nach „§ 2 Abs. 1 Nr. 1" durch ein Komma ersetzt, und es wird an die Worte „5 Satz 1" angefügt: „und Nr. 6.".

4. In § 10 Abs. 2 Satz 2 wird nach den Worten „§ 2 Abs. 1 Nr. 1" das Wort „und" durch ein Komma ersetzt, und es wird hinter den Worten „Nr. 5 Satz 1" eingefügt: „sowie Nr. 6.".

§ 20

Übergangsregelung

(1) Auf Verkehrswege, für die eine Planfeststellung nicht durchgeführt worden ist, sind die Vorschriften über die Lärmvorsorge anzuwenden, wenn die Verkehrswege nach dem 1. April 1974 dem Verkehr übergeben worden sind.

(2) Für Verkehrswege, für die eine Planfeststellung durchgeführt worden ist, die keine oder keine ausreichende Regelung zum Schutz vor Verkehrslärm vorsieht, kann der betroffene Eigentümer eine ergänzende Planfeststellung verlangen, in der über Lärmvorsorge nach Maßgabe dieses Gesetzes entschieden wird, wenn der Verkehrsweg nach dem 1. Apri 1974 dem Verkehr übergeben worden ist oder nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes dem Verkehr übergeben wird. Unter den geichen Voraussetzungen kann eine ergänzende Planfestellung auch für einen den Planfeststellungsbeschluß ersetzenden Bebauungsplan verlangt werden. Der Antrag ist innerhalb von drei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes schriftlich an die Planfeststellungsbehörde zu richten.

(3) Die Vorschriften über Lärmvorsorge gelten auch für Planfeststellungsbeschlüsse, die bei Inkrafttreten dieses Gesetzes noch nicht unanfechtbar sind und für Bebauungspläne, für die die Rechtsverbindlichkeit nach § 12 des Bundesbaugesetzes vor Inkrafttreten dieses Gesetzes noch nicht eingetreten ist.

§ 21

Berlin-Klausel

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die aufgrund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.

§ 22

Inkrafttreten

§ 16 dieses Gesetzes tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft; im übrigen tritt das Gesetz am ersten Tage des auf die Verkündung folgenden Monats in Kraft.

Anlage 1

Berechnung der Mittelungspegel bei Straßen

Der Mittelungspegel $L_{m,T}$ in Dezibel (A) [dB (A)] für den Tag (6 bis 22 Uhr) und der Mittelungspegel $L_{m,N}$ in dB (A) für die Nacht (22 bis 6 Uhr) werden mit Hilfe der der Planung zugrundeliegenden, prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) nach folgenden Gleichungen berechnet:

$$L_{m,T} = L_{m,T}^{(25)} + \Delta L_{s\perp} + \Delta L_{StrO} + \Delta L_{v} + \Delta L_{T} + \Delta L_{B} \quad (1)$$

$$L_{m,N} = L_{m,N}^{(25)} + \Delta L_{s\perp} + \Delta L_{StrO} + \Delta L_{v} + \Delta L_{T} + \Delta L_{B} \quad (2)$$

Es bedeuten:

$L_{m,T}^{(25)}$ ... Mittelungspegel in dB (A) für den Tag (6 bis 22 Uhr) nach dem Diagramm I. Die maßgebende stündliche Verkehrsstärke M und der maßgebende Lkw-Anteil p werden nach Tabelle A berechnet, sofern keine geeigneten projektbezogenen Untersuchungsergebnisse vorliegen, die unter Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung im Prognosezeitraum zur Ermittlung

a) der stündlichen Verkehrsstärke M (in Kfz/h)

b) des mittleren Lkw-Anteils p (über 2,8 t zulässiges Gesamtgewicht) in % am Gesamtverkehr

für den Zeitraum zwischen 6 und 22 Uhr als Mittelwert über alle Tage des Jahres herangezogen werden können.

$L_{m,N}^{(25)}$ ... Mittelungspegel in dB (A) für die Nacht (22 bis 6 Uhr) nach Diagramm I. Die maßgebende stündliche Verkehrsstärke M und der maßgebende Lkw-Anteil p werden nach Tabelle A berechnet, sofern keine geeigneten projektbezogenen Untersuchungsergebnisse vorliegen, die unter Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung im Prognosezeitraum zur Ermittlung

a) der stündlichen Verkehrsstärke M (in Kfz/h)

b) des mittleren Lkw-Anteils p (über 2,8 t zulässiges Gesamtgewicht) in % am Gesamtverkehr

für den Zeitraum zwischen 22 und 6 Uhr als Mittelwert über alle Tage des Jahres herangezogen werden können.

$\Delta L_{s\perp}$ ... Korrektur für unterschiedliche horizontale Abstände und Höhenunterschiede H zwischen der Straße (Mitte der nächstgelegenen Fahrbahn) und der zu schützenden baulichen Anlage nach Diagramm II.

ΔL_{StrO} ... Korrektur für unterschiedliche Straßenoberflächen nach Tabelle B.

ΔL_{v} ... Korrektur für besondere verkehrliche Bedingungen (unterschiedliche Geschwindigkeiten, Kreuzungen und Einmündungen) nach Tabelle C.

ΔL_{T} ... Korrektur für Steigungen über 5 % nach Tabelle D.

ΔL_{B} ... Korrektur für topographische Gegebenheiten und bauliche Maßnahmen, die schallverändernde Wirkung haben. Je nach den örtlichen Gegebenheiten sind dies insbesondere Lärmschutzwälle und -wände, Einschnitte, Bodenerhebungen und Abschirmung und Reflexion durch bauliche Anlagen.

Nur die Mittelungspegel $L_{m,T}$ und $L_{m,N}$ sind auf ganze dB (A)-Werte aufzurunden.

Diagramm I

Mittelungspegel $L_{m,T}^{(25)}$ und $L_{m,N}^{(25)}$ in dB (A)

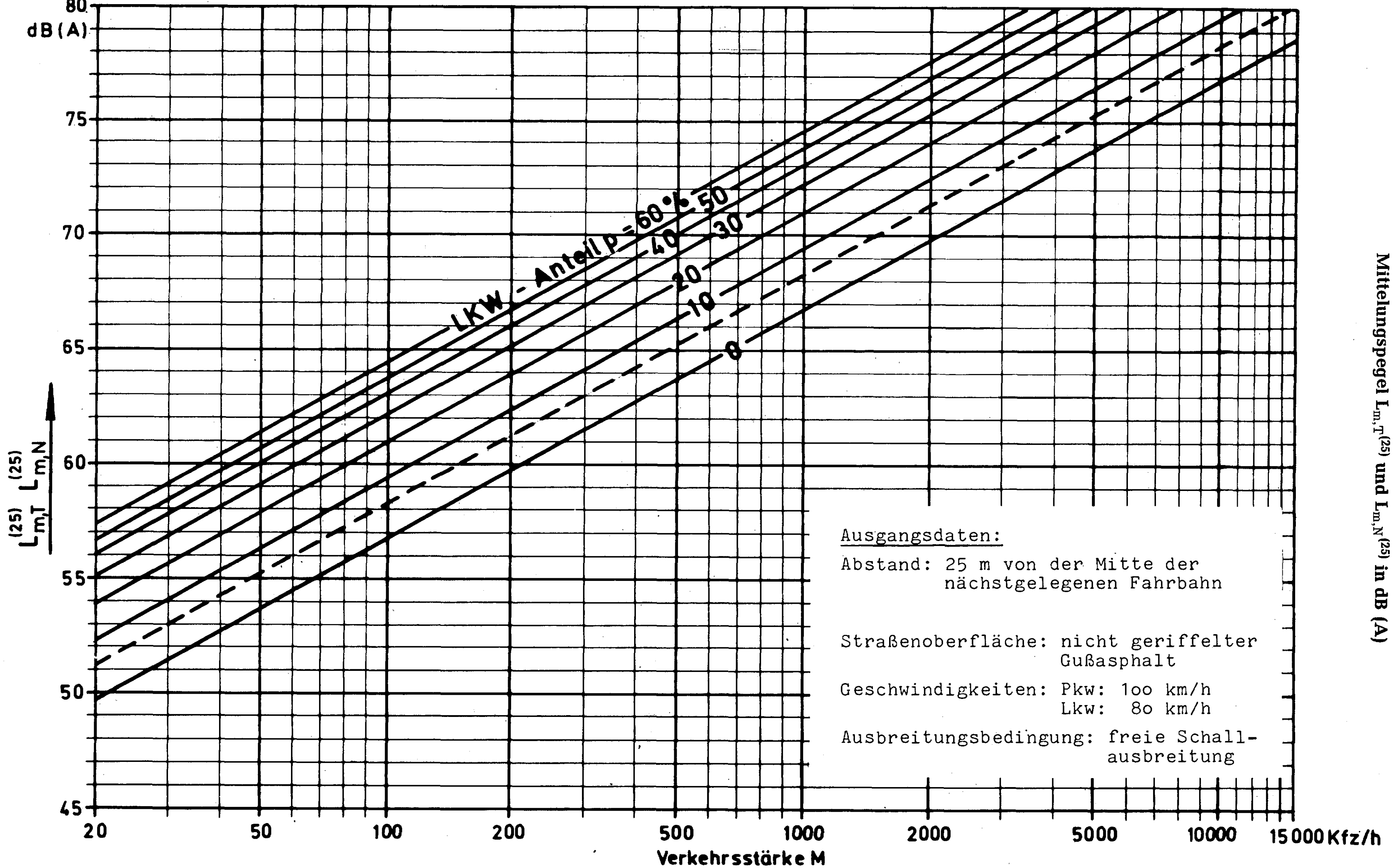


Tabelle A

Maßgebende Verkehrsstärke M in Kfz/h und maßgebende Lkw-Anteile p (über 2,8 t zul. Gesamtgewicht) in %

	Straßengattung	tags (6 bis 22 Uhr)		nachts (22 bis 6 Uhr)	
		M	p	M	p
		Kfz/h	%	Kfz/h	%
	1	2	3	4	5
1	Bundesautobahnen	0,06 DTV	25	0,014 DTV	45
2	Bundesstraßen	0,06 DTV	20	0,011 DTV	20
3	Landes-, Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen	0,06 DTV	20	0,008 DTV	10
4	Gemeindestraßen	0,06 DTV	10	0,011 DTV	3

Diagramm II

Korrektur $\Delta L_{s\perp}$ in dB (A) für unterschiedliche horizontale Abstände und Höhenunterschiede H zwischen der Straße (Mitte der nächstgelegenen Fahrbahn) und der zu schützenden baulichen Anlage

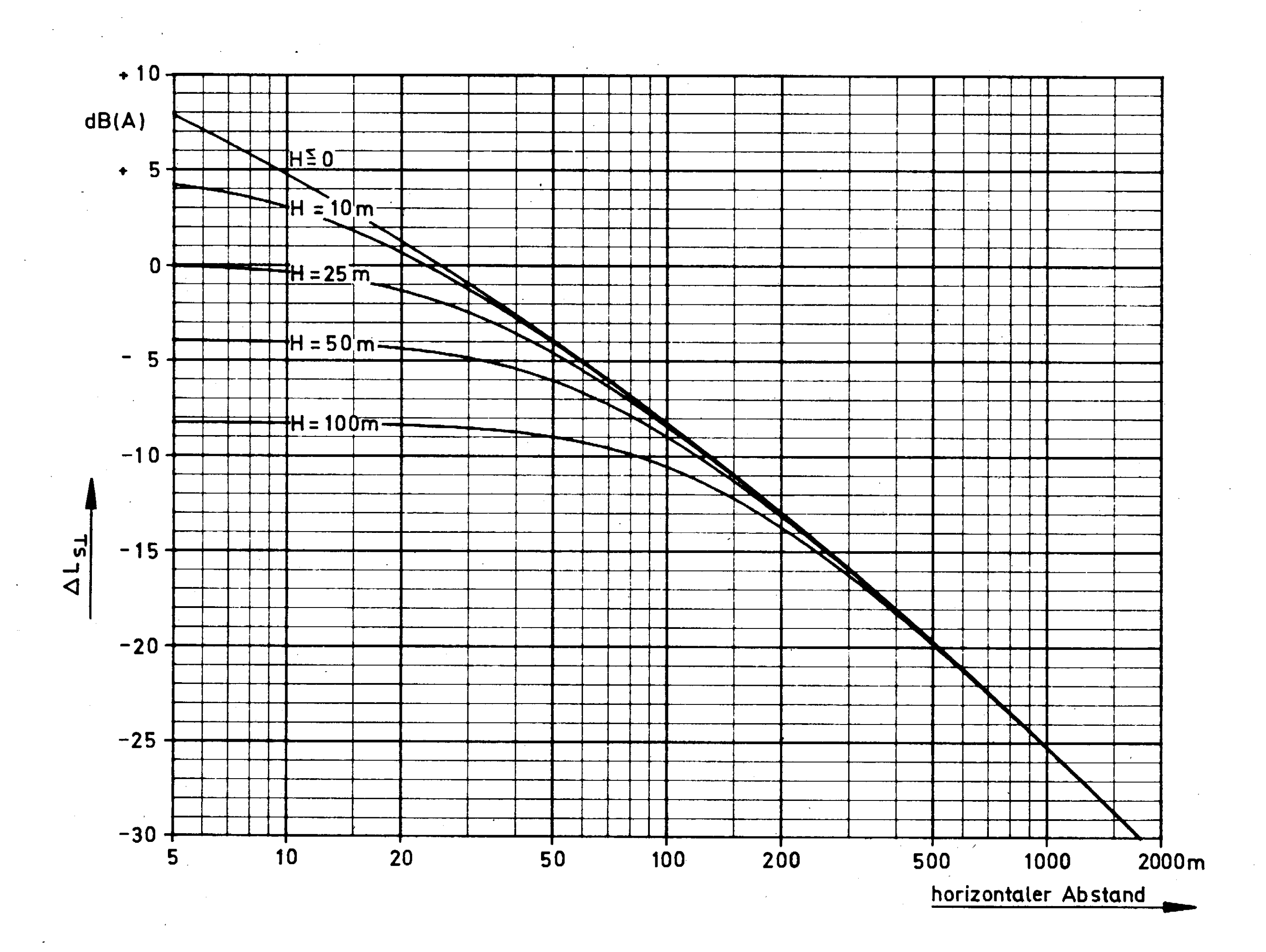


Tabelle B

Korrektur ΔL_{Str0} in dB (A) für unterschiedliche Straßenoberflächen

	Straßenoberfläche	ΔL_{Str0} dB (A)
	1	2
1	nicht geriffelte Gußasphalt-Fahrbahndecke	0
2	Asphaltbeton-Fahrbahndecke	−0,5
3	Beton- oder geriffelte/gewalzte Gußasphalt-Fahrbahndecke	+1,0
4	Pflaster-Fahrbahndecke	+4,0

Tabelle C

Korrektur ΔL_v in dB (A) für besondere verkehrliche Bedingungen (unterschiedliche Geschwindigkeiten, Kreuzungen und Einmündungen)

	Verkehrliche Bedingung	ΔL_v dB (A)
	1	2
1	zulässige Geschwindigkeit ≧ 115 km/h	+0,5
2	zulässige Geschwindigkeit 100 km/h	0
3	zulässige Geschwindigkeit 80 km/h	−1,0
4	zulässige Geschwindigkeit 70 km/h	−2,0
5	zulässige Geschwindigkeit 60 km/h	−3,0
6	zulässige Geschwindigkeit 50 km/h	−4,0
7	höhengleiche Kreuzungen und Einmündungen	
	Abstand von Kreuzung oder Einmündung bis 50 m ..	+2,0
	Abstand von Kreuzung oder Einmündung über 50 m bis 100 m	+1,0

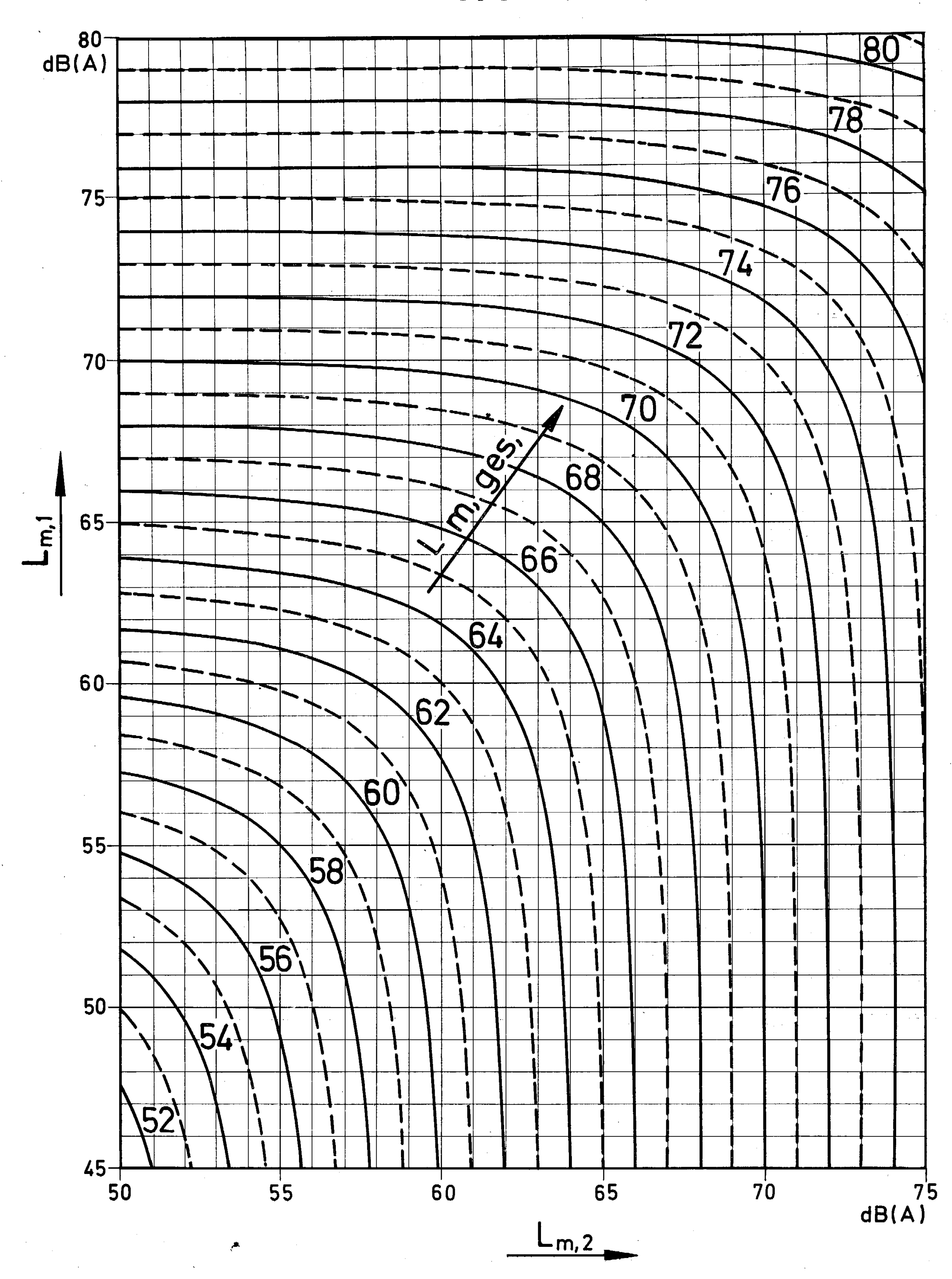
Tabelle D

Korrektur ΔL_T in dB (A) für Steigungen über 5 %

	Steigung %	ΔL_T dB (A)
	1	2
1	≦5	0
2	6	+0,6
3	7	+1,2
4	8	+1,8
5	9	+2,4
6	10	+3,0
7	für jedes zusätzliche Prozent	+0,6

Diagramm III

Resultierender Mittelungspegel $L_{m,ges}$
aus zwei Mittelungspegeln $L_{m,1}$ und $L_{m,2}$



Anlage 2

Berechnung der Mittelungspegel bei Schienenwegen

Der Mittelungspegel $L_{m,T}$ in Dezibel (A) [dB (A)] für den Tag (6 bis 22 Uhr) und der Mittelungspegel $L_{m,N}$ in dB (A) für die Nacht (22 bis 6 Uhr) werden mit Hilfe der der Planung zugrunde liegenden prognostizierten Anzahl der Züge je Stunde nach folgenden Gleichungen berechnet:

$$L_{m,T} = L_{m,T}^{(25)} + \Delta L_{s\perp} + \Delta L_v + \Delta L_L + \Delta L_B \quad (1)$$

$$L_{m,N} = L_{m,N}^{(25)} + \Delta L_{s\perp} + \Delta L_v + \Delta L_L + \Delta L_B \quad (2)$$

Es bedeuten:

$L_{m,T}^{(25)}$ ... Mittelungspegel in dB (A) für den Tag (6 bis 22 Uhr) nach dem Diagramm I. Verkehren verschiedene Zuggattungen mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Zuglängen, so ist für jedes repräsentative Kollektiv der zugehörige Mittelungspegel $L_{m,T,i}^{(25)}$ (i = 1,2,3 ...) zu berechnen und anschließend $L_{m,T}^{(25)}$ als Gesamtpegel unter Anwendung des Diagrammes V zu bestimmen.

$L_{m,N}^{(25)}$ ... Mittelungspegel in dB (A) für die Nacht (22 bis 6 Uhr) nach Diagramm I. Verkehren verschiedene Zuggattungen mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Zuglängen, so ist für jedes repräsentative Kollektiv der zugehörige Mittelungspegel $L_{m,T,i}$ (i = 1,2,3 ...) und anschließend $L_{m,N}^{(25)}$ als Gesamtpegel unter Anwendung des Diagrammes V zu bestimmen.

$\Delta L_{s\perp}$ ... Korrektur für unterschiedliche horizontale Abstände und Höhenunterschiede H zwischen der jeweiligen Gleisachse und der zu schützenden baulichen Anlage nach Diagramm II

ΔL_v ... Korrektur für unterschiedliche Geschwindigkeiten der Züge nach Diagramm III.

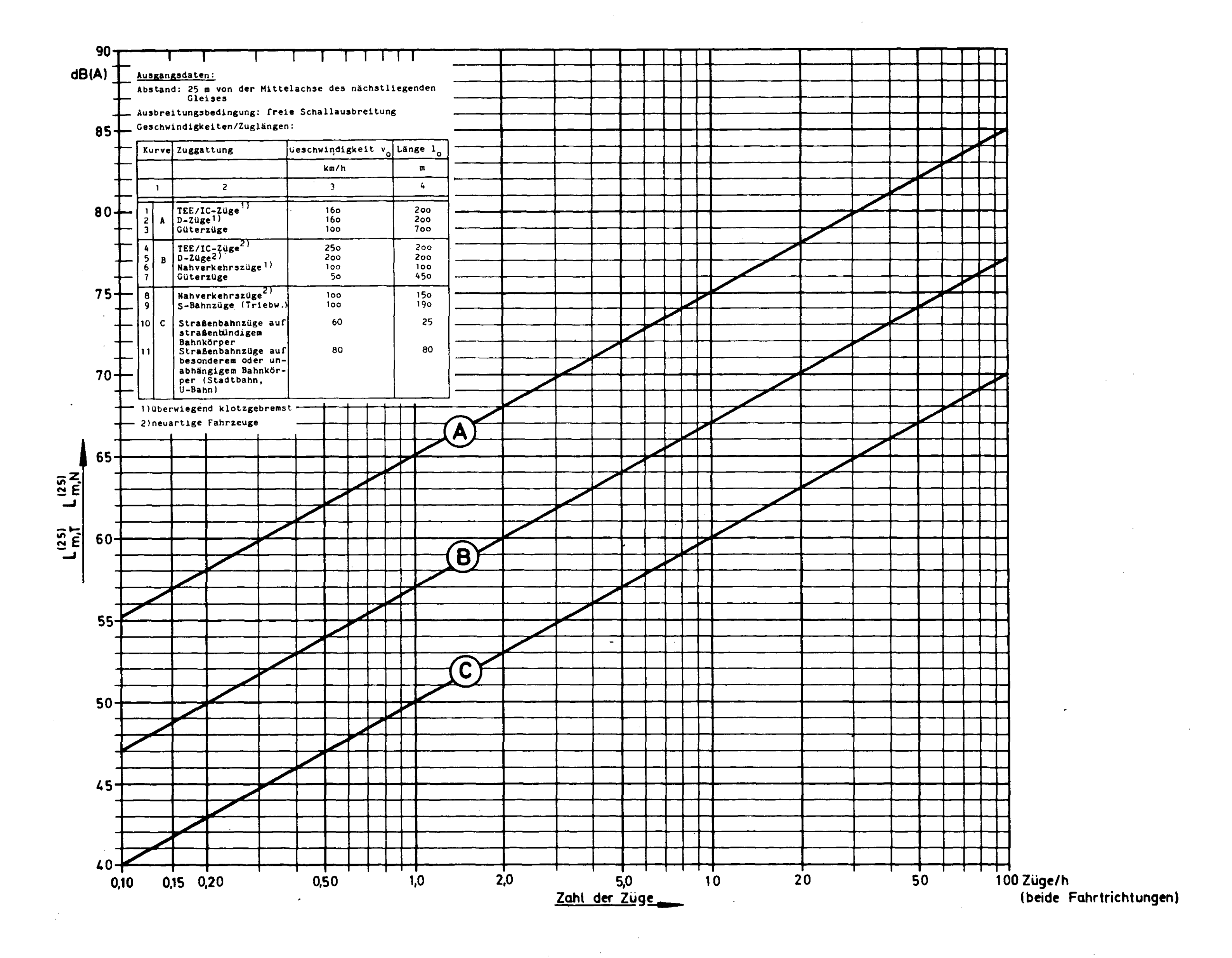
ΔL_L ... Korrektur für unterschiedliche Zuglängen nach Diagramm IV.

ΔL_B ... Korrektur für topographische Gegebenheiten und bauliche Maßnahmen, die schallverändernde Wirkungen haben. Je nach den örtlichen Gegebenheiten sind dies insbesondere Schallschutzwälle und -wände, Einschnitte, Bodenerhebungen, Abschirmung und Reflexion durch bauliche Anlagen.

Nur die Mittelungspegel $L_{m,T}$ und $L_{m,N}$ sind auf ganze dB (A)-Werte aufzurunden.

Diagramm I

Mittelungspegel $L_{m,T}^{(25)}$ und $L_{m,N}^{(25)}$ in dB (A)



Ausgangsdaten:

Abstand: 25 m von der Mittelachse des nächstliegenden Gleises

Ausbreitungsbedingung: freie Schallausbreitung

Geschwindigkeiten/Zuglängen:

Kurve		Zuggattung	Geschwindigkeit v_o	Länge l_o
			km/h	m
1		2	3	4
1	A	TEE/IC-Züge 1)	160	200
2	A	D-Züge 1)	160	200
3	A	Güterzüge	100	700
4	B	TEE/IC-Züge 2)	250	200
5	B	D-Züge 2)	200	200
6	B	Nahverkehrszüge 1)	100	100
7	B	Güterzüge	50	450
8	C	Nahverkehrszüge 2)	100	150
9	C	S-Bahnzüge (Triebw.)	100	190
10	C	Straßenbahnzüge auf straßenbündigem Bahnkörper	60	25
11	C	Straßenbahnzüge auf besonderem oder unabhängigem Bahnkörper (Stadtbahn, U-Bahn)	80	80

1) überwiegend klotzgebremst

2) neuartige Fahrzeuge

Diagramm II

Korrektur $\Delta L_{S\perp}$ in dB (A) für unterschiedliche horizontale Abstände und Höhenunterschiede H zwischen der jeweiligen Gleisachse und der zu schützenden Anlage

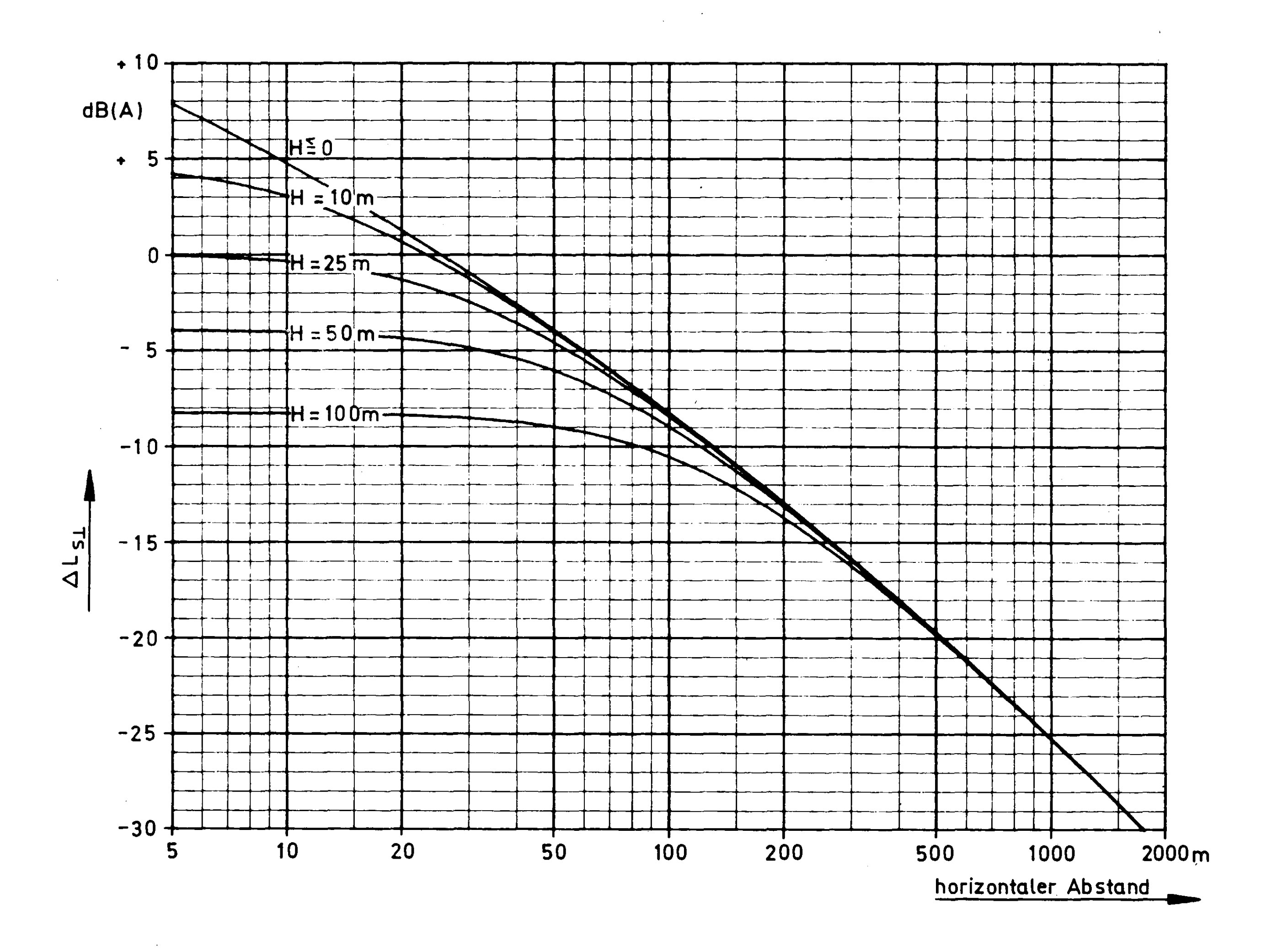


Diagramm III

Korrektur ΔL_v in dB (A) für unterschiedliche Geschwindigkeiten

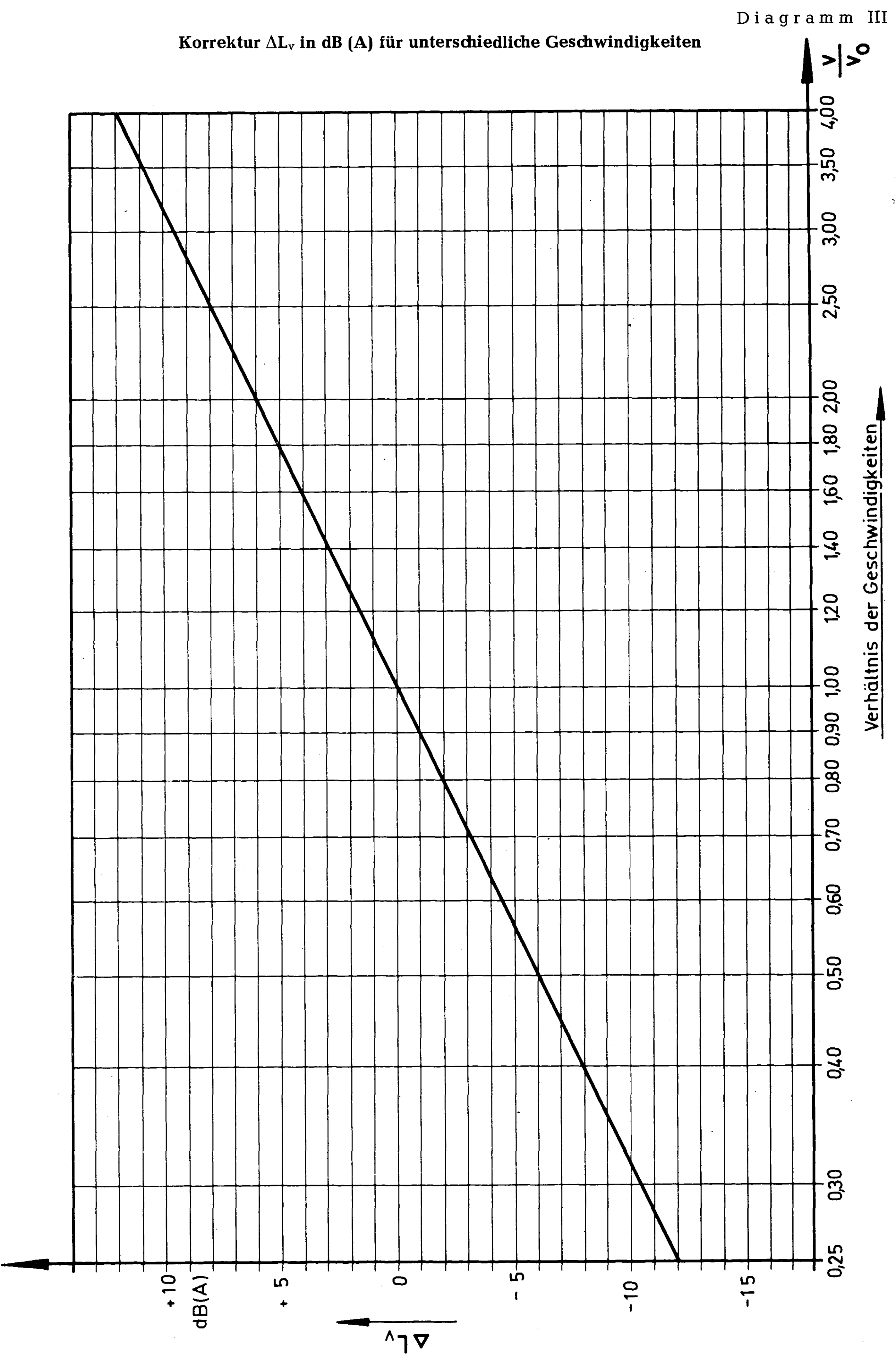


Diagramm IV

Korrektur ΔL_L in dB(A) für unterschiedliche Zuglängen

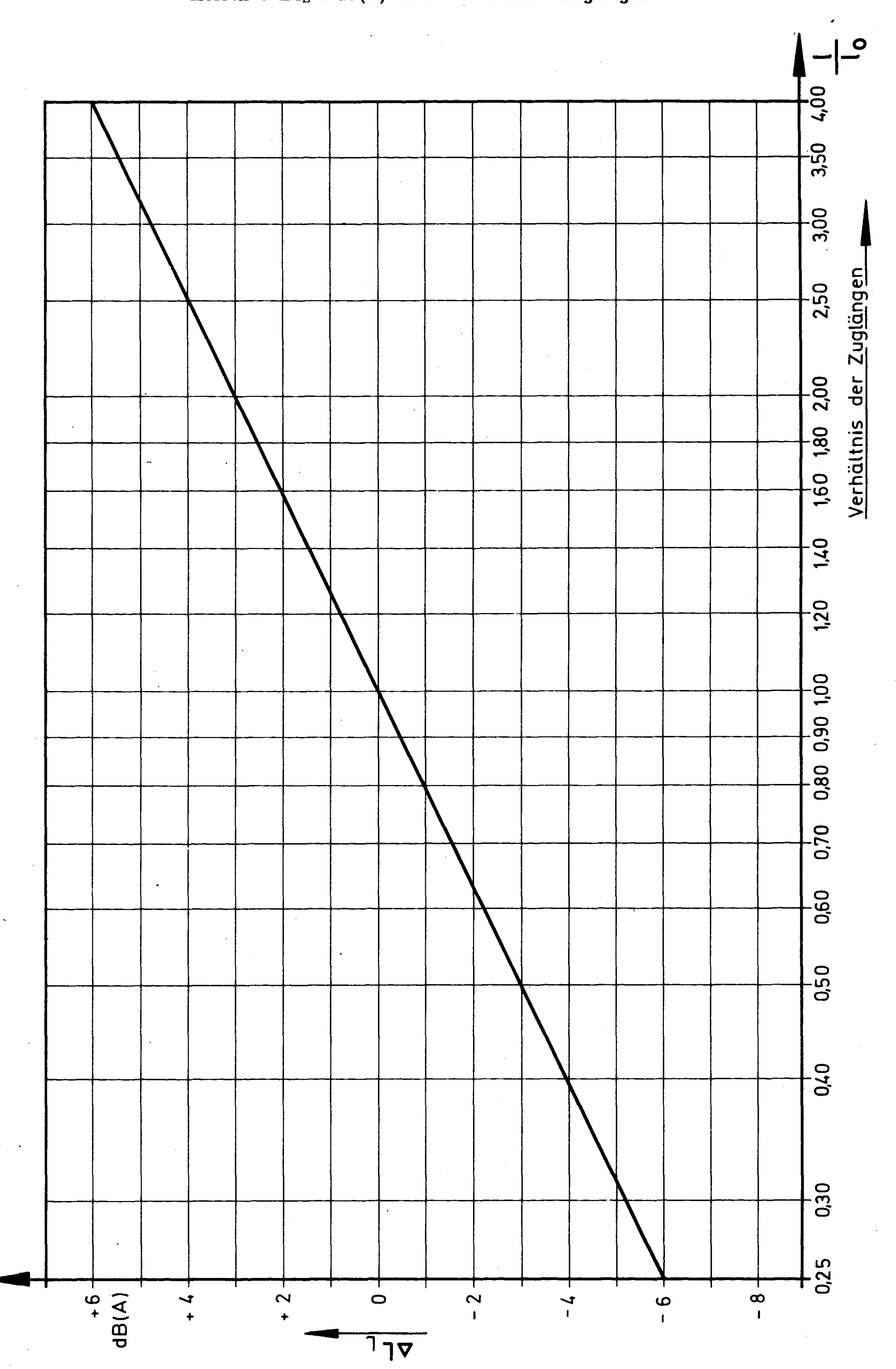
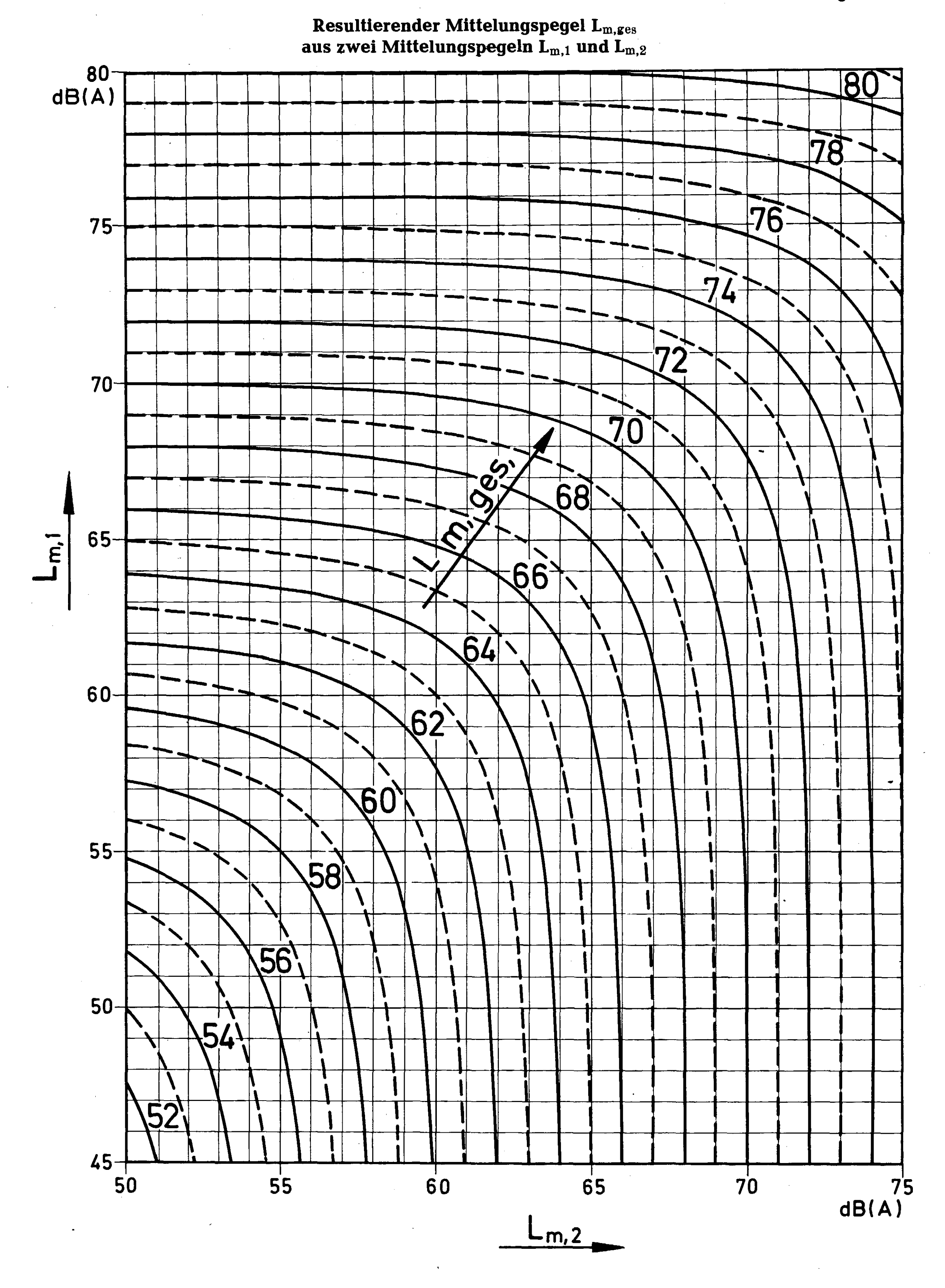


Diagramm V

Resultierender Mittelungspegel $L_{m,ges}$ aus zwei Mittelungspegeln $L_{m,1}$ und $L_{m,2}$



Bericht des Abgeordneten Dr. Jobst

Der in Drucksache 8/1671 enthaltene Gesetzentwurf wurde in der 86. Sitzung des Deutschen Bundestages am 20. April 1978 dem Ausschuß für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen federführend sowie den Innenausschuß und den Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau zur Mitberatung überwiesen. An den Haushaltsausschuß erfolgte die Überweisung zur Mitberatung und gemäß § 96 der Geschäftsordnung. Der Ausschuß für Jugend, Familie und Gesundheit hat sich gutachtlich geäußert. Der Verkehrsausschuß hat die Vorlage in insgesamt zwölf Sitzungen, zuletzt am 13. Februar 1980, beraten.

A. Ziel des Gesetzentwurfs

Hauptziel des Gesetzentwurfs ist es, die Bevölkerung mehr als bisher vor Verkehrslärm zu schützen, der von Straßen und Schienenwegen ausgeht. Außerdem sollen die Straßenbauverwaltungen in Bund, Ländern und Gemeinden klare und eindeutige Maßstäbe für die künftige Planung von Straßen und von Schutzmaßnahmen zugunsten der Straßenanlieger erhalten. Für Schienenwege gilt entsprechendes. Der Gesetzentwurf enthält daher als wichtigste Regelung Immissionsgrenzwerte für bestehende und neu zu bauende Straßen sowie für neue Schienenwege, die nicht überschritten werden dürfen. Der Lärmschutz wird realisiert durch verbesserte Linienführung der neuen Verkehrswege, durch Lärmschutzwälle und -wände, durch den Bau von Straßeneinschnitten und Tunnels sowie hilfsweise durch die Finanzierung von Lärmschutzfenstern an baulichen Anlagen in der Nachbarschaft von Verkehrswegen aus öffentlichen Mitteln. Bei bereits bestehenden Straßen werden im Regelfall nur Lärmschutzfenster in Betracht kommen. Die Lärmimmissionen an Verkehrswegen werden nicht mit Meßgeräten gemessen, sondern aufgrund der täglichen Verkehrsstärken im Jahresdurchschnitt (Zahl der Lkws und Pkws, Zahl der verkehrenden Züge) rechnerisch ermittelt. Untersuchungen haben ergeben, daß auf diese Weise bessere und genauere Ergebnisse erzielt werden. Bei Straßen werden dabei berücksichtigt der Lkw-Anteil, die Entfernung der Straße von dem zu schützenden Bauwerk, die unterschiedliche Straßenoberfläche, Steigungen u. a. Bei Schienenwegen wird ähnlich verfahren. Die Berechnung des Schallpegels an Straßen und Schienenwegen erfolgt auf der Grundlage von Tabellen, die dem Gesetzentwurf als Anlage beigefügt sind.

B. Ergebnisse der öffentlichen Anhörung von Sachverständigen und Verbänden

Der Verkehrsausschuß hat am 8. und 15. November 1978 zwei ganztägige öffentliche Anhörungen durchgeführt. Dabei wurden 55 Sachverständige und Verbände zu mehr als 70 schriftlich gestellten Fragen zu dem Gesetzentwurf gehört. Die Ergebnisse dieses Anhörungsverfahrens können wie folgt zusammengefaßt werden:

1. Im Mittelpunkt der Erörterungen des Anhörungsverfahrens stand die Höhe der Immissionsgrenzwerte des Gesetzentwurfs. Ein großer Teil der Sachverständigen hob hervor, daß die Grenzwerte des Regierungsentwurfes zwar nicht unmittelbar zu einer Gesundheitsschädigung für die Straßenanlieger führen, daß aber dennoch eine Herabsetzung dieser Werte aus gesundheitspolitischen und sozialpolitischen Gründen dringend wünschenswert sei. Dabei wurde darauf hingewiesen, daß die Straßenbauverwaltung der Länder teilweise schon jetzt bei der Straßenbauplanung niedrigere Grenzwerte einhielten, als sie im Regierungsentwurf vorgesehen sind. Auch durch Gerichtsurteile seien die Baubehörden schon jetzt in Einzelfällen zu niedrigeren Immissionsgrenzwerten verpflichtet worden.

   Die kommunalen Spitzenverbände haben sich aus finanziellen Gründen gegen eine Herabsetzung der Grenzwerte ausgesprochen. Bedenken gegen eine Herabsetzung haben auch die Vertreter der Straßenbauverwaltungen der Länder erhoben mit der Begründung, daß dadurch die Straßenbauplanung außerordentlich erschwert werde und daß Gründe des Landschaftsschutzes gegen die Errichtung zahlreicher und aufwendiger Lärmschutzwände und -wälle sprechen würden.

2. Die Sachverständigen waren einmütig der Auffassung, daß ein erheblicher „Lästigkeitsunterschied" zwischen Straßenverkehrslärm und Schienenverkehrslärm besteht. Diesen Unterschieden soll durch einen Schienenbonus von 5 dB(A) Rechnung getragen werden. Der Schienenbonus soll unmittelbar im Gesetz und nicht durch Rechtsverordnung festgesetzt werden. Er soll jedoch nicht für Rangieranlagen gelten, weil hier besondere Verhältnisse bestehen.

3. Aus verfassungsrechtlichen Gründen (Artikel 3 GG) wird es nicht für zulässig gehalten, die Unterschiede zwischen den Grenzwerten für neue Straßen und für vorhandene Straßen allzugroß werden zu lassen. Schon ein Unterschied von 10 dB(A), der einer 10fachen Verkehrsmenge entspricht, wird für bedenktlich gehalten.

4. Einmütige Auffassung der Sachverständigen war es ferner, für Krankenhäuser, Altenheime

und Kurheime einen besonderen erhöhten Schallschutz vorzusehen.

5. Die Sachverständigen schlugen weiter vor, eine eigenständige Planungsvorschrift in das Gesetz aufzunehmen, durch die die Bauverwaltungen dazu angehalten werden, die Trassen von Straßen und Schienenwegen nach pflichtgemäßem Ermessen so zu planen, daß Beeinträchtigungen der Anlieger durch Lärm so weit wie möglich vermieden werden. Die Grenzwerte des Gesetzentwurfes sollen dann nicht ausgeschöpft werden, wenn mit vertretbarem Aufwand ein besserer Lärmschutz erreichbar ist.

6. Übereinstimmend forderten alle Sachverständigen, alle bestehenden Straßen in das Gesetz einzubeziehen, also die Ausklammerung der Landes- und kommunalen Straßen im Regierungsentwurf zu beseitigen. Auch für die bestehenden Straßen sollen unterschiedliche Gebietskategorien mit unterschiedlichen Immissionsgrenzwerten vorgesehen werden, um damit dem erhöhten Schutzbedürfnis der Wohnbevölkerung Rechnung tragen zu können.

7. Der Lärmschutz an bestehenden Straßen in Form von Lärmschutzfenstern soll nach Auffassung verschiedener Sachverständigen und Verbände vorerst auf Wohnungen beschränkt werden. Die Grundstückseigentümer sollen jedoch abweichend vom Regierungsentwurf einen konkreten Rechtsanspruch erhalten. Auch eine Eigenbeteiligung an den Kosten für Schallschutzfenster wird teilweise für vertretbar gehalten.

8. Im Gegensatz zum Regierungsentwurf sollen auch vorhandene Schienenwege in die Sanierung einbezogen werden.

9. Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden kommunalen Straßen sollen nach Auffassung der kommunalen Spitzenverbände ebenso wie Maßnahmen an neuen Straßen aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes gefördert werden. Die 10%ige Kürzung der zweckgebundenen Mittel nach diesem Gesetz, wie sie durch das Haushaltsstrukturgesetz vorgenommen wurde, soll wieder rückgängig gemacht werden, was zu einer Aufstockung der Finanzmasse des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes um etwa 260 Millionen DM jährlich führen würde (davon jeweils 130 Millionen DM für kommunalen Straßenbau und für ÖPNV-Bereich).

10. Einmütig wurde ferner gefordert, die Schallemissionen von Eisenbahnen und Kraftfahrzeugen (Lkws, Pkws und motorisierte Zweiräder) weiter kontinuierlich zu reduzieren. Bei Kraftfahrzeugen kann dies jedoch nur einheitlich auf EG-Ebene erfolgen. Die Reduzierung wird auch nur langfristig wirksam, weil sie nur für neu in den Verkehr gebrachte Fahrzeuge vorgeschrieben werden kann.

C. Verlauf der Ausschußberatungen im allgemeinen

Der Verkehrsausschuß bejaht einmütig das Anliegen des Gesetzentwurfes, den Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärm in umfassender und wirksamer Weise zu erhöhen. Es ist notwendig, für diesen Zweck in Zukunft erhebliche finanzielle Mittel aufzuwenden und dafür in Kauf zu nehmen, daß sich die jährlichen Straßenbauleistungen — in Kilometern gerechnet — reduzieren.

Entsprechend dem Verlauf des Anhörungsverfahrens ist der Ausschuß übereingekommen, den Regierungsentwurf in einer umfassenden Weise umzuarbeiten und zu erweitern. Die Umarbeitung des Gesetzentwurfes erfolgte nach Maßgabe folgender Grundsatzbeschlüsse:

1. Die im Regierungsentwurf für den Neubau von Straßen vorgesehenen Immissionsgrenzwerte werden um 3 dB(A) gesenkt. Dies bedeutet, daß bereits die Hälfte des ursprünglich vorgesehenen Verkehrsaufkommens zu Lärmschutzmaßnahmen zugunsten der Straßenanlieger und der Hausbewohner in der Nachbarschaft von Verkehrswegen führt.

2. Für Krankenhäuser, Kurheime und Altenheime wird eine besondere Kategorie mit einem zusätzlichen erhöhten Schutz eingerichtet. Auf Vorschlag des Innenausschusses wurden auch Schulen in diese Kategorie aufgenommen.

3. Das gesamte bestehende Straßennetz wird in die Lärmsanierung einbezogen. Der im Regierungsentwurf vorgesehene Ausschluß von bestehenden Landes- und kommunalen Straßen von den Lärmschutzmaßnahmen wird nicht übernommen.

4. Bei bestehenden Straßen in Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten wird die Immissionsgrenze von ursprünglich 75 dB(A) auf 70 dB(A) herabgesetzt, um der Wohnbevölkerung einen stärkeren als ursprünglich vorgesehenen Schutz zu gewähren. Der Nachtwert beträgt 60 dB(A).

5. Damit das Gesetz von Bund, Ländern und Gemeinden auch finanziert werden kann, war es erforderlich, auch verschiedene Einsparungsbeschlüsse zu fassen. Hier sind folgende Entscheidungen hervorzuheben:

   — Lärmschutzfenster aus öffentlichen Mitteln sollen an bestehenden Straßen nur für Wohnungen und ähnliche schutzbedürftige Räume vorgesehen werden, nicht aber für gewerblich genutzte Räume. Hier kann es dem Betriebsinhaber zugemutet werden, derartige Lärmschutzmaßnahmen selbst zu finanzieren.

   — Die Hauseigentümer sollen bei Lärmschutzmaßnahmen an den ihnen gehörenden baulichen Anlagen als Ausgleich für den Modernisierungsvorteil eine Eigenbeteiligung von 25 v. H. der entstehenden Kosten übernehmen. Als Schutzmaßnahmen kommen hier in Betracht der Einbau von Lärmschutzfenstern und die Verstärkung von Türen, Wänden

und Dächern. Der Heizaufwand und der Aufwand für die Unterhaltung wird dadurch reduziert, so daß eine Kostenbeteiligung gerechtfertigt ist.

— Die Sanierung bestehender Straßen soll sich in einem Zeitraum von 20 Jahren vollziehen (Regierungsentwurf 15 Jahre).

6. Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Schienenverkehrswegen sind im Gesetzentwurf nicht vorgesehen. Die Mitglieder der CDU/CSU-Fraktion haben einen Antrag auf Einbeziehung auch der vorhandenen Schienenverkehrswege gestellt. Der Ausschuß hat diesen Antrag jedoch mit den Stimmen der Mitglieder der SPD-Fraktion und der FDP-Fraktion abgelehnt. Eine Ausklammerung der vorhandenen Schienenwege sei gerechtfertigt, weil hier der Verkehr im Unterschied zum Straßenverkehr in den vergangenen Jahren allenfalls unerheblich zugenommen habe. Der Schienenverkehrslärm sei ohnehin rückläufig, weil hier bereits verschiedene technische Maßnahmen zu einer Lärmverminderung geführt hätten. Der Ausschuß schlägt jedoch vor, durch eine Entschließung ein Sonderprogramm für Sanierungsmaßnahmen an vorhandenen Schienenverkehrswegen der Deutschen Bundesbahn außerhalb des Gesetzes sicherzustellen. Dadurch kann auch dem Umstand Rechnung getragen werden, daß die Schienenverkehrsunternehmen die Finanzierung ihrer Sanierungsmaßnahmen grundsätzlich nicht aus Haushalten von Gebietskörperschaften, sondern durch ihre Erträge sicherzustellen haben.

   Für den Neubau von Schienenwegen wird gegenüber dem Straßenbau ein um 5 dB(A) erhöhter Lärmgrenzwert vorgesehen. Dadurch soll dem Lästigkeitsunterschied zwischen Straßenverkehrslärm und Schienenverkehrslärm Rechnung getragen werden. Dieser Schienenbonus soll jedoch nicht für Rangiervorgänge im Güterverkehr gelten.

7. Der Ausschuß geht davon aus, daß weitere energische Schritte zur Reduzierung der Lärmemissionen an Kraftfahrzeugen unternommen werden. Dies kann nur auf EG-Ebene geschehen, weil ein nationaler Alleingang neue Hemmnisse für den Handel mit Kraftfahrzeugen innerhalb der EG schaffen würde, die mit dem EG-Vertrag nicht vereinbar sind. Da Lärmschutzmaßnahmen nach diesem Gesetz an Verkehrswegen und an zu schützenden baulichen Anlagen ausschließlich nach Maßgabe des Verkehrsaufkommens, also der Zahl der Kraftfahrzeuge im Jahresdurchschnitt, bemessen werden, hat eine Verminderung der Geräuschemissionen von Kraftfahrzeugen keinen Einfluß auf den Vollzug des Gesetzes. Die Verminderung der Fahrzeuggeräusche kommt vielmehr zusätzlich den Straßenanliegern zugute. Fortschritte sind hier allerdings nur in einem längeren Zeitraum zu erwarten, weil Lastkraftwagen und Personenkraftwagen eine durchschnittliche Nutzungsdauer von zehn Jahren haben. Die Bundesregierung soll durch eine Entschließung dazu aufgefordert werden, alle geeigneten Maßnahmen zu treffen, um den Verkehrslärm an der Quelle — nämlich am Fahrzeug selbst — zu bekämpfen. Auch die dem Lärmschutz dienenden verkehrsregelnden und -lenkenden Maßnahmen nach der Novelle zum Straßenverkehrsgesetz — Drucksache 8/3150 — sollen unverzüglich eingeleitet werden.

8. Schließlich soll die Bundesregierung nach der vorgeschlagenen Entschließung nach drei Jahren einen Erfahrungsbericht über den Vollzug des Gesetzes vorlegen. Dies geht auf eine Anregung des Innenausschusses zurück.

D. Finanzielle Auswirkungen

Der Gesetzentwurf in der vom Ausschuß beschlossenen Fassung wird nach Schätzungen für die öffentlichen Haushalte jährlich folgende Kosten verursachen:

	Millionen DM
1. Bundeshaushalt	
Lärmschutzmaßnahmen an neu zu bauenden Straßen	210
Lärmschutzmaßnahmen an neu zu bauenden Schienenwegen der Deutschen Bundesbahn	55
Lärmschutz an vorhandenen Straßen	94
	359
2. Länderhaushalte	
Lärmschutzmaßnahmen an neu zu bauenden Straßen	36
Lärmschutzmaßnahmen an vorhandenen Straßen	38
	74
3. Kommunen	
Lärmschutzmaßnahmen an neu zu bauenden Straßen	440
Lärmschutzmaßnahmen an neu zu bauenden Schienenwegen	3
Lärmschutzmaßnahmen an vorhandenen Straßen	165
	608

Das jährliche Investitionsvolumen im Straßenbau des Bundes liegt bei 4,5 Mrd. DM, dasjenige der Kommunen bei 6 Mrd. DM.

Bei den Kommunen ist zu berücksichtigen, daß diese bei bestimmten Straßenbauvorhaben, die auch Lärmschutzmaßnahmen einschließen, Finanzhilfen des Bundes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in Höhe von 60 v. H. (Zonenrandgebiet 75 v. H.) der Aufwendungen erhalten. Dem Ausschuß liegt ein Initiativantrag vor, der darauf abzielt, die nach dem genannten Gesetz zweckgebundenen Mit-

tel von zur Zeit über 1,2 Mrd. DM jährlich um 260 Millionen DM zu erhöhen (Drucksache 8/1147). Außerdem sollen künftig auch Lärmschutzmaßnahmen der Gemeinden an bestehenden Straßen mit Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes finanziert werden können.

E. Mitberatende Stellungnahmen

1. Innenausschuß

Der Innenausschuß hat eine sehr umfangreiche Stellungnahme abgegeben, in der er zum Ausdruck bringt, daß er dem Gesetzentwurf in der Ausschußfassung grundsätzlich zustimmt. Der Verkehrsausschuß hatte eine Reihe von einzelnen Vorschlägen des Innenausschusses aufgegriffen. Darauf wird jeweils bei den Erläuterungen zu den Einzelbestimmungen hingewiesen.

Folgende Vorschläge des Innenausschusses hat der Verkehrsausschuß jedoch nicht verwirklicht:

a) Der Innenausschuß will die Verbreiterung einer Straße um zusätzliche durchgehende Fahrstreifen als Neubau einer Straße behandelt wissen, so daß die günstigeren Grenzwerte für Straßenneubau Anwendung finden. Der Verkehrsausschuß hat diesen Vorschlag wegen der finanziellen Folgen für die Kommunen nicht aufgegriffen.

b) Aus gleichem Grunde hat der Verkehrsausschuß davon abgesehen, in § 4 Abs. 1 den Begriff der unverhältnismäßig hohen Aufwendungen als Ausschlußtatbestand für Schutzmaßnahmen am Verkehrswege selbst (Tunnelung) zu streichen.

c) Der Verkehrsausschuß hat ferner davon abgesehen, in den §§ 5 und 10 Abs. 1 die Grenzwerte für die Kategorie 1 (Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime) um weitere 3 dB(A) zu senken.

d) Aus technischen Gründen ist der Ausschuß ferner dem Vorschlag des Innenausschusses nicht gefolgt, direkte Lärmmessungen vor Ort zuzulassen, weil diese je nach Witterungslage zu unterschiedlichen und ungenauen Ergebnissen führen. Die Ermittlung der Werte auf Grund des Verkehrsaufkommens ist weitaus zuverlässiger und genauer.

e) Der Innenausschuß hat vorgeschlagen, die durch das Haushaltsstrukturgesetz 1975 erfolgte 10%ige Kürzung der Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes rückgängig zu machen, um die sich aus dem Gesetz ergebenden finanziellen Lasten für die Gemeinden zu mildern. Die Entscheidung hierüber soll jedoch in einer gesonderten Vorlage (Drucksache 8/1147) erfolgen.

2. Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau

Der Raumordnungsausschuß hat in seiner Stellungnahme mit Stimmenmehrheit der vorgesehenen Eigenbeteiligung der Eigentümer an den Kosten für Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden in Höhe von 25 v. H. zugestimmt. Er hat darüber hinausgehend folgende Vorschläge gemacht:

a) Durch Einfügung von zwei zusätzlichen Bestimmungen in den Gesetzentwurf soll die Verbindung zwischen dem Verkehrslärmschutzgesetz und dem Gesetz zur Regelung der Miethöhe, zum Bürgerlichen Gesetzbuch und zum Modernisierungs- und Energieeinsparungsgesetz hergestellt werden. Diesen Empfehlungen ist der Verkehrsausschuß gefolgt, indem er die vorgeschlagenen gesetzlichen Bestimmungen als §§ 14 und 15 in den Gesetzentwurf eingefügt hat.

b) Abgelehnt hat der Verkehrsausschuß den weiteren Vorschlag des Raumordnungsausschusses, den § 6 Abs. 2 zu ändern. Diese Vorschrift behandelt den Konfliktfall, daß die Planung eines überörtlichen Verkehrsweges mit der Bauleitplanung einer Gemeinde zusammentrifft. Der Raumordnungsausschuß hat vorgeschlagen, bei der Frage der Kostentragungspflicht für Lärmschutzmaßnahmen jeweils darauf abzustellen, ob der Bebauungsplan der Gemeinde oder der Plan des Baulastträgers für den Verkehrsweg zuerst ausgelegt worden ist. Diesen Vorschlag hat der Verkehrsausschuß nicht übernommen. Die Erfahrungen haben gezeigt, daß sich in dem Verfahren zur Aufstellung eines Bebauungsplanes noch viele Änderungen ergeben. Außerdem steht bis zur Rechtsverbindlichkeit nicht fest, ob der Bebauungsplan überhaupt rechtsverbindlich wird. Unter Umständen werden zu Lasten des Baulastträgers des Verkehrsweges Lärmschutzmaßnahmen getroffen, ohne daß die ursprünglich geplante schutzbedürftige Nutzung bauplanungsrechtlich verbindlich wird.

   Die Gemeinden sollen schließlich verpflichtet werden, mit ihren Bauplanungen auf geplante Verkehrswege Rücksicht zu nehmen. Das ist bisher — wie die Praxis zeigt — kaum der Fall. Die Planung überörtlicher Verkehrswege kann wegen der immer vorhandenen Zwangspunkte nicht so flexibel sein wie die örtlichen Bauleitplanungen.

3. Ausschuß für Jugend, Familie und Gesundheit (gutachtlich)

Dieser Ausschuß hat aus gesundheitspolitischer Sicht folgende mehr grundsätzliche Forderungen erhoben:

a) Senkung der Grenzwerte des Regierungsentwurfs um 5 bis 10 dB(A) aus gesundheitspolitischen Gründen.

b) Besonderer Schutz für Krankenhäuser, Schulen, Altenheime und Kindergärten.

c) Einbeziehung nicht nur der bestehenden Bundesstraßen, sondern auch der Landes- und kommunalen Straßen.

d) Die Bürger sollen einen Rechtsanspruch auf Lärmschutz erhalten.

e) Es sollen Maßnahmen zur Geräuschminderung an der Quelle (am Fahrzeuge selbst) sowie verkehrslenkende Maßnahmen zum Schutze der Bevölkerung ergriffen werden.

f) Verbessertes Berechnungsverfahren für Schallemissionen unter stärkerer Berücksichtigung des Spitzenpegels.

Der Verkehrsausschuß hat die Vorschläge von a) bis e) aufgegriffen und verwirklicht, den Vorschlag zu a) zum Teil verwirklicht. Ein verbessertes Berechnungsverfahren für den Schallpegel ist jedoch zur Zeit nicht verfügbar, so daß dieser letzten Anregung nicht gefolgt werden konnte.

4. Haushaltsausschuß

Der Haushaltsausschuß wird gemäß § 96 der Geschäftsordnung einen gesonderten Bericht vorlegen. Wenn dieser Ausschuß im Wege der Mitberatung ein Votum abgeben sollte, das von diesem Bericht abweicht, wird dieses mündlich im Plenum nachgetragen werden.

F. Einzelbestimmungen

Der Verkehrsausschuß hat den Gesetzentwurf entsprechend den Ergebnissen des Anhörungsverfahrens in umfassender Weise umgestaltet. Wegen der veränderten Paragraphenfolge ist es auch nicht möglich, die sonst übliche Gegenüberstellung des Regierungsentwurfs mit den Beschlüssen des Ausschusses vorzulegen. Im folgenden werden die wesentlichen Veränderungen des Regierungsentwurfes erläutert:

§ 1 Zweck des Gesetzes

In dieser Bestimmung werden der Zweck des Gesetzes und die Rangfolge der in Betracht kommenden Lärmschutzmaßnahmen definiert. Vorrangig ist stets eine störenden Lärm vermeidende Planung neuer Verkehrswege. In zweiter Linie kommt aktiver Schutz an neuen und bestehenden Verkehrswegen durch den Bau von Lärmschutzwänden und -wällen in Betracht, ferner der Bau von Einschnitten und Tunnelungen. Passiver Lärmschutz an baulichen Anlagen selbst z. B. durch Installierung von Lärmschutzfenstern ist nachrangig.

§ 2 Planungsgrundsatz

Die Aufnahme eines allgemeinen Planungsgrundsatzes entspricht dem Vorschlag des Bundesrates und den Wünschen der Sachverständigen bei dem Anhörungsverfahren.

Werden neue Verkehrswege geplant, so soll der Lärmschutz in erster Linie durch eine lärmvermeidende Trassenführung gewährleistet werden. Lärmempfindliche und daher besonders schutzbedürftige Gebiete wie etwa Wohngebiete, Krankenhäuser, Kur- und der Erholung dienende Grünanlagen sollen möglichst weiträumig umgangen werden. Andererseits sollen aber auch bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen, so zum Beispiel bei der Aufstellung von Bebauungsplänen, geplante oder vorhandene Verkehrswege in der Weise berücksichtigt werden, daß entlang der Verkehrsbänder besonders schutzbedürftige Nutzungen nicht vorgesehen werden.

Es wäre ein Planungsfehler, wenn die Bauverwaltungen bei der Planung neuer Verkehrswege die im Gesetzentwurf vorgesehenen Immissionsgrenzwert voll ausschöpfen würden, obwohl mit vertretbarem Aufwand auch ein größerer Schutz für die Anlieger erreichbar ist. Notwendig ist eine Abwägung aller Umstände des Einzelfalles nach pflichtgemäßem Ermessen.

§ 3 Lärmvorsorge an Verkehrswegen

1. Sind Lärmeinwirkungen auf schutzbedürftige Gebiete und Anlagen trotz lärmbewußter Planung nicht zu vermeiden, dann sollen bauliche Anlagen in der Nachbarschaft der neuen Verkehrswege durch Maßnahmen an dem zu bauenden Verkehrsweg geschützt werden (aktiver Lärmschutz). Anders als bei der Planung nach § 2 werden hier nur bauliche Nutzungen geschützt. Solche Maßnahmen werden in der Regel Lärmschutzwände oder -wälle sein, es können aber auch Einschnitte und Tunnels erforderlich werden.

   Das Gesetz unterscheidet vier Kategorien mit unterschiedlicher Schutzbedürftigkeit.

   Lärmschutzmaßnahmen werden zwingend erforderlich, wenn der im Gesetz festgelegte Immissionsgrenzwert durch den Lärm, der von dem neuen Verkehrsweg ausgeht, überschritten wird. Insoweit sind die festgelegten Werte echte Grenzwerte. Die Werte bedeuten aber andererseits nicht, daß die bauende Verwaltung bei der Bestimmung des Umfanges des zu treffenden Lärmschutzes in jedem Fall die Grenzwerte voll ausschöpft. Vielmehr ist ein möglichst weitreichender Schutz durch die vorgesehene Maßnahme anzustreben.

2. Für vorhandene Straßen sind grundsätzlich die höheren Immissionsgrenzwerte des § 10 anzuwenden. Bauliche Eingriffe an vorhandenen Straßen führen jedoch zur Anwendung der niedrigeren Immissionsgrenzwerte des § 5, wenn folgende alternative Voraussetzungen erfüllt sind:
   — Erhöhung des früheren Mittelungspegels um mindestens 3 dB(A); dies bedeutet praktisch eine Verdoppelung des Verkehrsaufkommens.
   — Überschreitung einer Dezibel-Grenze, die im Regierungsentwurf 75 dB(A) tags / 65 dB(A) nachts betragen hat, die aber vom Ausschuß um jeweils 5 dB(A) reduziert wurde. Dies entspricht einer Empfehlung des Innenausschusses. Die Grenzwerte der Lärmsanierung in § 10 Abs. 1 sollen keinesfalls überschritten werden.

Für Schienenwege gilt entsprechendes unter Berücksichtigung des Schienenbonusses von 5 dB(A).

3. Der Absatz 4 über den Ausschluß von Lärmschutzmaßnahmen für den Fall, daß die bauliche Nutzung von Grundstücken noch nicht verwirklicht worden ist, geht auf einen Vorschlag des Bundesrates zurück.

§ 4 Lärmvorsorge an baulichen Anlagen

Stehen der Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen am Verkehrsweg selbst entweder öffentliche oder private Belange entgegen, so ist der Lärmschutz durch Schutzvorrichtungen an der zu schützenden baulichen Anlage — etwa durch Einbau lärmdämmender Fenster und Türen — zu treffen. Zu den öffentlichen Belangen zählen in besonderen Fällen auch die durch Maßnahmen an Verkehrswegen entstehenden Kosten. Stehen diese außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck, dann kann auch aus diesem Grund ausnahmsweise der aktive Schutz z. B. durch Lärmschutzwände und -wälle unterbleiben. Öffentliche und private Belange sind bei der Abwägung grundsätzlich gleichberechtigt. Die Gewichtung hängt von den Umständen des Einzelfalles ab.

§ 5 Immissionsgrenzwerte für Lärmvorsorge

1. Der Ausschuß hat beschlossen, eine zusätzliche Kategorie mit besonders niedrigen Grenzwerten für Krankenhäuser, Kurheime und Altenheime vorzusehen (60 dB(A) tags / 50 dB(A) nachts). Auf Vorschlag des Innenausschusses wurden auch Schulen in diese Kategorie aufgenommen.

2. Die Grenzwerte für die anderen drei Kategorien wurden jeweils um 3 dB(A) gesenkt, um den Lärmschutz für die Straßenanlieger und die Bewohner straßennaher Grundstücke zu erhöhen. Eine Reduzierung um 3 dB(A) entspricht einer Halbierung des durchschnittlichen jährlichen Verkehrsaufkommens auf der entsprechenden Straße.

3. Die besonderen Wohngebiete sind keiner der vier Kategorien zugeordnet worden. Hier handelt es sich um Gebiete, deren Entwicklung noch nicht abgeschlossen ist. Diese sollen daher ebenso wie Gebiete ohne bauliche Festsetzungen entsprechend ihrer Eigenart von Fall zu Fall eingeordnet werden.

4. Bauliche Anlagen im Außenbereich sind entsprechend ihrer Eigenart und Schutzbedürftigkeit in die Kategorien 1, 3 oder 4 einzuordnen. Der Ausschuß hält eine Einordnung von Wohngebäuden im Außenbereich in die Kategorie 2 nicht für vertretbar, weil die Eigentümer im Außenbereich von vornherein mit Störungen verschiedenster Art rechnen müssen.

5. Für Schienenwege ist ein gegenüber den Straßen um 5 db(A) erhöhter Immissionsgrenzwert im Gesetzentwurf selbst vorgesehen worden, um dadurch der unterschiedlichen Lästigkeit von Straßen- und Schienenverkehrslärm Rechnung zu tragen. Dieser „Schienenbonus" soll jedoch nicht für Rangiervorgänge gelten. Der Begriff der Bildung oder Zerlegung von Güterzügen in „erheblichem Umfang" ist dann gegeben, wenn das Rangieren zum Zwecke der Güterzugbildung dem Verkehr auf den Schienenwegen das Gepräge gibt. Diese Voraussetzung wird auf Rangierbahnhöfen immer erfüllt sie kann auf sonstigen Bahnhöfen dann erfüllt sein, wenn diesen die in der Regel tägliche Güterzugbildung und -zerlegung als Hauptaufgabe zugewiesen ist. Dagegen werden durch diese Regelung Schienenwege nicht erfaßt, auf denen — wenn auch täglich, aber in nicht bedeutender Zahl — Rangierbewegungen zur Bildung und Zerlegung von Güterzügen stattfinden. In Zweifelsfällen wird die noch festzulegende Berechnung des Mittelungspegels von Rangierlärm (§ 12 Abs. 1 Nr. 2) eine eindeutige Abgrenzung ermöglichen.

§ 6 Ausnahmen von der Lärmvorsorge

Die Vorschrift über Ausnahmen von der Lärmvorsorge bei bestimmten Tatbeständen geht auf eine Empfehlung des Bundesrates zurück, die die Zustimmung der Bundesregierung gefunden hat.

§ 7 Zusammentreffen mehrerer Verkehrslärmquellen

Die Fassung dieser Vorschrift geht auf die Stellungnahme des Bundesrates zurück. Die Vorschrift betrifft nur Neubaumaßnahmen und wesentliche Änderungen von Verkehrswegen. Bei dem Zusammentreffen von Lärmbeeinträchtigungen von bestehenden und neuen oder wesentlich geänderten Verkehrswegen kommt eine Kostenbeteiligung des Baulastträgers des alten Verkehrsweges nicht in Betracht.

§ 8 Anspruch des Eigentümers auf Lärmvorsorge

Durch die Bestimmung wurde klargestellt, daß die Grundstückseigentümer einen Rechtsanspruch auf Lärmvorsorge nach Maßgabe des Gesetzes haben. Ansprüche auf Lärmschutz sind im Rahmen der Planfeststellung oder während des Verfahrens zur Aufstellung eines Bebauungsplanes geltend zu machen, und zwar bis zur Rechtskraft des Planfeststellungsbeschlusses bzw. des Bebauungsplanes. Der Anspruch auf Erstattung von Aufwendungen für Lärmschutz an der baulichen Anlage wird frühestens fällig mit Beginn der Bauarbeiten.

§ 9 Entscheidung über Lärmvorsorge

Es handelt sich hier um eine Verfahrensvorschrift. Der Antrag muß stets vor Beginn der Maßnahmen seitens des Eigentümers gestellt werden. In Streitfällen soll zur Verwaltungsvereinfachung nur der gleiche Rechtsweg wie bei Enteignungsfällen gelten, nicht jedoch das gesamte aufwendige Verfahren für die Enteignung.

§ 10 Lärmsanierung an bestehenden Straßen

1. Die Lärmsanierung wird auf bestehende Straßen beschränkt; bestehende Schienenwege bleiben ausgeklammert. Die Mitglieder der CDU/CSU-Fraktion haben unter dem Gesichtspunkt des Gleichheitsgrundsatzes nach Artikel 3 des Grundgesetzes auch die Einbeziehung der bestehenden Schienenwege in die Sanierung beantragt. Der Ausschuß hat diesen Antrag mit Stimmenmehrheit abgelehnt, weil der Schienenverkehrslärm in den vergangenen Jahren in weitaus geringerem Maße als der Straßenverkehrslärm zugenommen hat. Die Mehrheit im Ausschuß vertritt die Auffassung, daß aus diesem Grunde ein Sonderprogramm für die Sanierungsmaßnahmen an vorhandenen Schienenwegen der Deutschen Bundesbahn außerhalb des Gesetzes ausreichend sei.

2. Der Ausschuß hat beschlossen, alle vorhandenen Straßen in die Sanierung einzubeziehen, also die Ausklammerung der Landes-, Kreis- und Kommunalstraßen im Regierungsentwurf zu streichen.

3. Die Lärmsanierung wird jedoch auf Wohnräume und andere besonders schutzbedürftige Räume beschränkt. Gewerblich genutzte Räume sind ausgeklammert, weil es den Inhabern der gewerblichen Betriebe zugemutet werden kann, selbst für Lärmschutz am Arbeitsplatz zu sorgen.

4. Abweichend vom Regierungsentwurf sollen für die Lärmsanierung zwei Kategorien gebildet werden. Die Kategorie 1 mit dem erhöhten Lärmschutz von 70 dB(A) tags / 60 db(A) nachts umfaßt reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete sowie Krankenhäuser, Kurheime, Schulen und Altenheime. Für die übrigen Gebiete wird an dem Grenzwert des Regierungsentwurfs von 75 db(A) tags / 65 db (A) nachts festgehalten.

5. Besondere Wohngebiete sollen hier ebenso wie bei der Lärmvorsorge beim Neubau von Straßen entsprechend ihrer Eigenart von Fall zu Fall eingestuft werden. Gebiete ohne bauliche Festsetzungen, Sondergebiete und bauliche Anlagen im Außenbereich werden entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit eingeordnet.

6. Bei der Wahl zwischen Lärmschutzmaßnahmen am Verkehrsweg und Schutzmaßnahmen an dem zu schützenden Gebäude (Lärmschutzfenster) haben die Straßenbaubehörden öffentliche und private Belange abzuwägen. Auch die Kostenfrage ist zu berücksichtigen. Eine Tunnelung der Straße kann z. B. nicht verlangt werden, wenn sie unverhältnismäßig hohe Aufwendungen erfordern würde.

§ 11 Durchführung der Lärmsanierung

1. Die Grundstückseigentümer haben einen Rechtsanspruch auf Lärmsanierung nach Maßgabe des Gesetzes.

2. Für Anträge auf Lärmsanierung gibt es keine Ausschlußfrist. Ansprüche, die innerhalb der ersten zehn Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes geltend gemacht werden, müssen jedoch bis zum 31. Dezember des Jahres 2 000 erfüllt werden. Später geltend gemachte Ansprüche müssen in angemessener Zeit befriedigt werden. Die Reihenfolge der Erfüllung ist nach pflichtgemäßem Ermessen anhand von Kriterien des Gesetzes zu bestimmen. Entsprechend dem Vorschlag des Innenausschusses wurde auch die Anzahl der Betroffenen als Entscheidungskriterium in das Gesetz aufgenommen.

3. Entsprechend einem Wunsch der Kommunalen Spitzenverbände werden Sanierungsprogramme vorgesehen, durch die die Reihenfolge der notwendigen Maßnahmen festgelegt wird.

§ 12 Aufwendungserstattung bei Lärmschutz an baulichen Anlagen

1. Der Verkehrsausschuß hat sich nach eingehenden Beratungen dafür entschieden, bei Lärmschutz an baulichen Anlagen eine Eigenbeteiligung der Hauseigentümer von 25 v. H. der Aufwendungen vorzusehen. Als Schutzmaßnahmen kommen hier in Betracht der Einbau von Lärmschutzfenstern sowie die Verstärkung von Türen, Wänden und Dächern. Der Heizungsaufwand und der Aufwand für die Unterhaltung wird dadurch reduziert, so daß eine Kostenbeteiligung von 25 v. H. gerechtfertigt ist.

2. Nach Anhörung der kommunalen Spitzenverbände hat sich der Ausschuß dafür entschieden, ein spitzes Abrechnungsverfahren bei der Erstattung der Kosten von Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden vorzusehen. Eine Pauschalierung ist nicht möglich, weil die Verhältnisse von Ort zu Ort innerhalb des Bundesgebietes und in den einzelnen Bezirken der Großstädte zu unterschiedlich sind. Durch entsprechende Verwaltungsvorschriften muß sichergestellt werden, daß keine Schönheitsreparaturen bei der Abrechnung mit berücksichtigt werden. Außerdem sollte durch Richtsätze das Abrechnungsverfahren vereinfacht und erleichtert werden.

§ 13 Enteignungsentschädigung

Lärmschutz nach diesem Gesetz vollzieht sich im Regelfall im Vorfeld der Enteignung. Erfaßt werden aber auch die Fälle, in denen der Verkehrslärm enteignend wirkt.

§ 13 bezieht sich auf Beeinträchtigungen, die — in Ausnahmefällen — durch Lärmschutzmaßnahmen nicht beseitigt werden können und insoweit einen schweren und unerträglichen Eingriff in das Eigentum darstellen. Es handelt sich um eine Auffangklausel für Entschädigungen bei Enteignungstatbeständen nach Artikel 14 GG.

§ 14 Auswirkungen auf Mietverhältnisse

§ 15 Verhältnis zum Modernisierungs- und Energieeinsparungsgesetz

Durch die ergänzenden Vorschriften wird die Verbindung zwischen dem Verkehrslärmschutzgesetz und

dem Gesetz zur Regelung der Miethöhe,

dem Bürgerlichen Gesetzbuch und

dem Modernisierungs- und Energieeinsparungsgesetz

hergestellt.

Die mietrechtliche Regelung bewirkt:

1. Vermieter, die die Miete nach Lärmschutzmaßnahmen nach § 2 Abs. 1 MHG erhöhen wollen, können in allen Fällen ihre Miete an die Vergleichsmiete für Wohnungen in ruhigerer Wohnlage heranführen.
2. In Fällen, in denen Vermieter eine volle Erstattung der Aufwendungen nach § 4 VLärmSchG beanspruchen können, ist eine Erhöhung der Miete nach § 3 Abs. 1 MHG nicht möglich.
3. In Fällen, in denen Vermieter eine Erstattung von 75 v. H. der Aufwendungen nach § 12 VLärmSchG beanspruchen können, dürfen sie die Miete nach § 3 Abs. 1 MHG jährlich um 11 v. H. der Eigenbeteiligung erhöhen.

Der Zeitpunkt der Erstattung ist unerheblich.

Der Verkehrsausschuß geht davon aus, daß die Bundesregierung die 2. Berechnungs-VO über die Miethöhe im Sozialen Wohnungsbau sinngemäß ändern wird.

Die Regelung über die Duldung von Lärmschutzmaßnahmen entspricht dem Duldungstatbestand des § 20 ModEnG.

Die Regelung über die Rückzahlung einer Modernisierungsförderung soll die erstattungsberechtigten Eigentümer vor allem zu der Überlegung veranlassen, ob sich der Antrag auf Förderung lohnt. Wird die Förderung in Anspruch genommen, muß der Eigentümer von Mietwohnungen die Zuschüsse oder Darlehen nach der Erstattung zurückzahlen, soweit sie nicht mietmindernd wirksam geworden, also nicht den Mietern zugute gekommen sind. Die mietmindernde Wirkung der Förderung ergibt sich aus § 3 Abs. 1 Satz 3 bis 7 und § 2 Abs. 1 Satz 2 MHG. Die Eigentümer von eigengenutzten Wohnungen oder sonstigen Räumen müssen die Förderung nach § 13 Abs. 7 ModEnG voll zurückzahlen. Auf diese Weise wird die doppelte Zuwendung von Mitteln aus öffentlichen Haushalten ausgeschlossen.

§ 16 Rechtsverordnungen

Es handelt sich hier um die gesetzliche Ermächtigung für den Erlaß der notwendigen Rechtsverordnungen.

§ 17 Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

Die Vorschrift wurde unverändert aus dem Regierungsentwurf übernommen.

§ 18 Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes

Die Fassung des Regierungsentwurfs wurde entsprechend dem Vorschlage des Bundesrates ergänzt.

§ 19 Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

Durch die Änderung wird sichergestellt, daß auch für Maßnahmen zur Lärmsanierung an kommunalen Straßen Finanzhilfen des Bundes nach Maßgabe des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes gewährt werden können. Lärmschutzmaßnahmen an neu zu bauenden kommunalen Straßen sind bereits vom geltenden Wortlaut des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes erfaßt.

Die Finanzierungshilfe des Bundes beträgt 60 v. H. des Gesamtaufwandes, im Zonenrandgebiet 70 v. H. Das gesamte Volumen der Finanzhilfen ist jedoch entsprechend dem Aufkommen an Mineralölsteuer beschränkt und beträgt zur Zeit jährlich etwa 1,2 Mrd. DM. Über eine Aufstockung dieser Mittel wird im Rahmen eines besonderen Initiativantrages — Drucksache 8/1147 — entschieden werden.

§ 20 Übergangsregelung

Für Verkehrswege, die nach dem 1. April 1974 dem Verkehr übergeben worden sind, sollen die Lärmschutzvorschriften dieses Gesetzes für den Neubau von Verkehrswegen angewendet werden. Dadurch werden die Anlieger begünstigt, weil für den Neubau günstigere Immissionsgrenzwerte vorgesehen sind als für vorhandene Verkehrswege.

Die Formulierung geht auf einen Vorschlag des Bundesrates zurück.

§ 21 Berlin-Klausel

Die Vorschrift entspricht dem Regierungsentwurf.

§ 22 Inkrafttreten

Die Vorschrift entspricht dem Regierungsentwurf.

Anlage 1, Diagramm II

Das Diagramm II wurde verändert, damit nicht nur Entfernungen, sondern auch Höhenunterschiede zwischen Straße und der zu schützenden baulichen Anlage bei Berechnung der db(A)-Werte berücksichtigt werden können.

Anlage 1, Tabelle D

Es wurde eine zusätzliche Tabelle D eingefügt, damit der erhöhte Straßenverkehrslärm, der bei Steigungen auftritt, in die Berechnung der db(A)-Werte einfließen kann.

Anlage 2, Diagramm II

Diagramm II wurde verändert, damit nicht nur Entfernungen, sondern auch Höhenunterschiede zwischen Schienenwegen und der zu schützenden baulichen Anlage bei Berechnung der dB(A)-Werte berücksichtigt werden können.

G. Entschließung und Schlußbestimmung

In der Schlußabstimmung hat der Verkehrsausschuß die Vorlage einmütig gebilligt. Das gleiche gilt für die vorgeschlagenen beiden Entschließungen.

Bonn, den 28. Februar 1980

Dr. Jobst
Berichterstatter